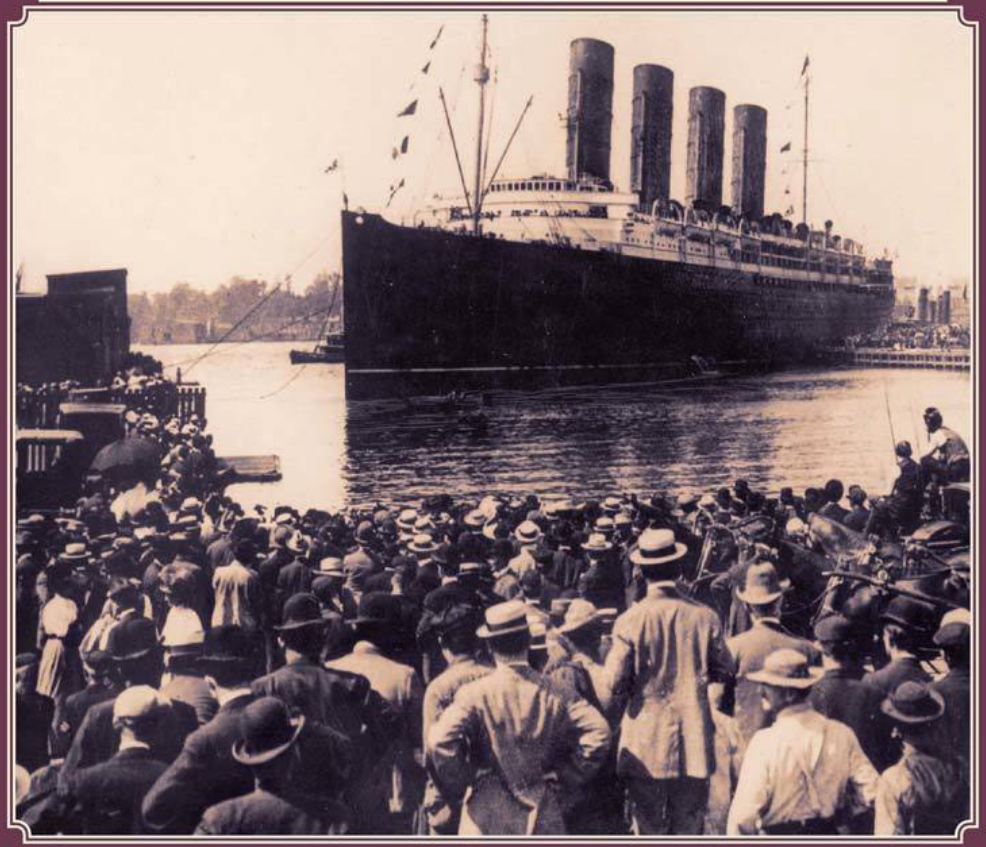
SIAJUL MORȚII

Ultima călătorie a navei *Lusitania*

ERIK LARSON

„Larson are talentul de a conferi nonficțiunii valențe dramatice pure...“
New York Times

KRONIKA



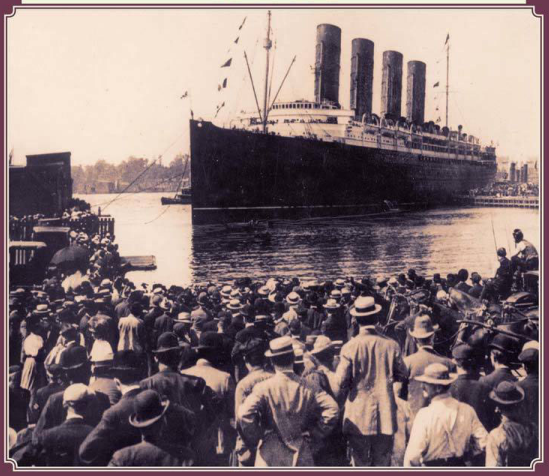
SIAJUL MORȚII

Ultima călătorie a navei *Lusitania*

ERIK LARSON

„Larson are talentul de a conferi nonficțiunii valențe dramatice pure...“
New York Times

KRONIKA



Erik Larson

Siajul morții

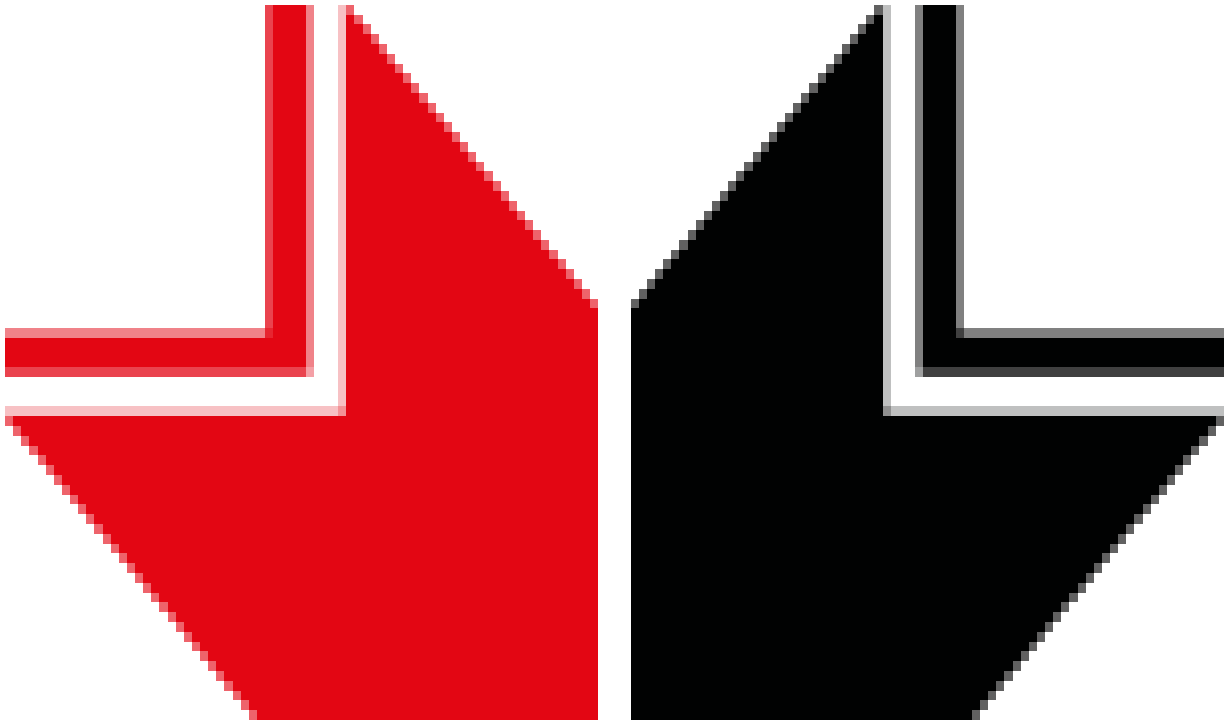
Ultima călătorie a navei Lusitania

Traducere din limba engleză

Anca Simitopol

Editura LITERA

2016



Dead Wake

The Last Crossing of the Lusitania

Erik Larson

Copyright © 2015 Erik Larson

Traducere publicată prin înțelegere cu Doubleday, un imprint al The Knopf Doubleday Publishing Group, o divizie a Penguin Random House LLC

Editura Litera

O.P. 53; C.P. 212, sector 4, București, România

tel.: 021 319 6390; 031 425 1619; 0752 548 372

e-mail: comenzi@litera.ro

Ne puteți vizita pe

www.litera.ro

Siajul morții

Ultima călătorie a navei Lusitania

Erik Larson

Copyright © 2017 Grup Media Litera

pentru versiunea în limba română

Toate drepturile rezervate

Editor: Vidrașcu și fiii

Redactori: Mihnea Gafița, Georgiana Harghel

Corector: Georgiana Enache

Copertă: Flori Zahiu

Tehnoredactare și prepress: Ana Vârtosu

ISBN ePUB: 978-606-33-1455-1

ISBN PDF: 978-606-33-1456-8

ISBN Print: 978-606-33-1206-9

Lectura digitală protejează mediul

Versiune digitală realizată de elefant.ro



Erik Larson (n. 1954) este autorul cărților In the Garden of Beasts, The Devil in the White City, Thunderstruck, Isaac's Storm și al altor lucrări de nonficțiune. A scris pentru numeroase reviste din Statele Unite și a fost redactor la Wall Street Journal și Time. El și soția sa își împart timpul între Seattle și New York.

Pentru Chris, Kristen, Lauren şi Erin

(şi pentru Molly şi Ralphie, absenţi, dar nu uitaţi)


Marea Britanie și împrejurimile, 1914
N
NORVEGIA
Oslo
SUEDIA
Insula Fair
Scapa Flow
SCOȚIA
Edinburgh
Marea Nordului
DANEMARCA
Copenhaga
Canalul de Nord
Bancul Dogger
Golful Helgoland
Emden
Dublin
IRLANDA
Liverpool
OLANDA
Amsterdam
Queenstown
ȚARA GALILOR
ANGLIA
Canalul St. George
Londra
GERMANIA
Capul Kinsale
Bruxelles
BELGIA
LUXEMBOURG
Oceanul Atlantic
Canalul Mânecii
FRANȚA
Paris
0 kilometri
200
© 2015 Jeffrey L. Ward

SUSPANS EXPLOZIV

(NOTĂ CĂTRE CITITORI)

Am început să citesc prima dată despre Lusitania dintr-un capriciu, urmându-mi strategia de a citi cu lăcomie și la întâmplare în pauzele în care nu scriam la câte o carte. Ceea ce am aflat m-a fermecat și îngrozit, deopotrivă. Aveam impresia că știam tot ce era de știut despre incident, dar, așa cum se întâmplă adeseori când fac o cercetare în profunzime asupra unui subiect, am înțeles repede cât de mult mă înșelam. Înainte de toate, am descoperit că, îngropat printre detaliile nebuloase ale acestei afaceri în mod deliberat ambigue, în anumite privințe, se afla un lucru simplu și satisfăcător: o poveste foarte bună.

Mă grăbesc să adaug, ca întotdeauna, că aceasta nu este o lucrare de ficțiune. Tot ce se află între ghilimele provine din niște memorii, din scrisori, telegrame sau alte documente istorice. Scopul meu a fost să încerc să prezint numeroasele momente de suspans din viața reală și, da, de romantism, care au marcat episodul Lusitania, într-un mod care să le permită cititorilor să-l trăiască așa cum l-au trăit oamenii care au trecut prin el la vremea respectivă (deși cititorii care se sperie ușor poate vor dori să sară peste detaliile unei anumite autopsii, care apare târziu în povestire).

Prin urmare, vă ofer acum saga Lusitaniei și prezentarea multitudinii de forțe, mari și chinuitor de mici, care s-au intersectat într-o zi încântătoare din mai 1915, provocând o tragedie de proporții colosale, ale cărei caracter și înțeles au rămas întunecate mult timp, în ceața istoriei.

Erik Larson

Seattle

Lămurire privitoare la ore: Pentru a evita derutarea mea

și a cititorilor, am convenit ca ora de pe submarinele

germane să fie ora GMT. Astfel, o notă din jurnalul de

război al comandantului de submarin (Kapitänleutnant) Walther Schwieger, înregistrată la ora 15,

apare înregistrată la ora 14.

În ceea ce privește Marina britanică: Este important de reținut că oficialitatea de cel mai înalt rang al Amiralității era „Primul Lord", un fel de director-executiv; secundul

lui era „Șeful Statului-Major al Forțelor Navale" –

în esență, directorul-general administrativ,

însărcinat cu operațiunile navale de zi cu zi.

Căpitanii trebuie să rețină că, deși se așteaptă de la ei să depună toate eforturile pentru a asigura o călătorie rapidă, nu trebuie să-și asume nici un risc ce s-ar putea solda cumva cu avarierea navelor. Ei vor ține mereu seama de faptul că siguranța vieților și a bunurilor încredințate lor este principiul dominant după care trebuie să se ghideze în conducerea navelor, și nici un pretins câștig în ceea ce privește promptitudinea sau scurtarea timpului călătoriei nu trebuie să fie dobândit cu riscul accidentării.

„REGULI CARE TREBUIE RESPECTATE ÎN TIMPUL

SERVICIULUI ÎN CADRUL COMPANIEI“

COMPANIA DE NAVIGAȚIE CU VAPOARE

CU ABURI CUNARD LIMITED,

MARTIE 1913

Prima grijă este siguranța submarinului.

AMIRAL REINHARD SCHEER,

Flota maritimă

a Germaniei în Războiul Mondial, 1919

O ȘTIRE DE LA CĂPITAN

În noaptea de 6 mai 1915, pe când nava lui se apropia de coasta Irlandei, căpitanul William Thomas Turner a părăsit puntea de comandă și s-a îndreptat către salonul de la clasa întâi, unde pasagerii participau la un concert și la un spectacol, ceva obișnuit pe navele companiei Cunard care traversau Atlanticul. Era o încăpere mare și călduroasă, cu pereți placați cu lambriuri din lemn de mahon și având covoare colorate în verde și galben pe jos, cu două șemineuri înalte de patru metri în pereții din față și din spate. De regulă, Turner evita astfel de evenimente la bordul vasului, deoarece îi displăceau obligațiile sociale pe care le presupunea rangul de căpitan, dar această noapte nu era ca oricare alta, iar el avea de comunicat vești.

Camera era deja încărcată de tensiune, în ciuda cântecelor, și a pianului, și a trucurilor magice stângace, iar aceasta a sporit și mai mult când Turner a ieșit în față, la pauză. Prezența lui a avut efectul pervers de a confirma toate lucrurile de care se temuseră pasagerii încă de la plecarea lor de la New York, așa cum sosirea unui preot are darul de a submina zâmbetul vesel al asistentei medicale.

Intenția lui Turner era, însă, de a oferi siguranță. Îl ajuta și înfățișarea. Având fizicul unui seif de bancă, era întruchiparea forței tăcute. Avea ochi albaștri și un zâmbet binevoitor și blând, iar părul lui grizonant – la cei 58 de ani – exprima înțelepciune și experiență, la fel ca și simplul fapt că era căpitanul unei nave Cunard. În conformitate cu practica de rotație a căpitanilor de pe o navă pe alta a companiei Cunard, aceasta era cea de-a treia tură a lui în calitate de comandant al Lusitaniei, prima pe timp de război.

Turner și-a anunțat acum publicul că a doua zi, vineri, 7 mai, vaporul avea să intre în apele din largul coastei sudice a Irlandei, care făceau parte dintr-o „zonă de război“, desemnată astfel de Germania. În sine, acest lucru era

departe de a fi o noutate. În dimineața plecării vaporului de la New York, apăruse un anunț în paginile ziarelor newyorkeze. Publicat de Ambasada Germaniei la Washington, anunțul le amintea cititorilor de existența zonei de război și avertiza că „navele care navighează sub pavilionul Marii Britanii, sau al oricăruia dintre aliații ei, sunt susceptibile de a fi distruse“ și că pasagerii care călătoreau pe asemenea vapoare „fac acest lucru pe propriul risc“.[1] Deși nu menționa vreun vas anume, avertismentul fusese în mare măsură interpretat ca referindu-se la nava lui Turner, Lusitania, și, într-adevăr, în cel puțin un ziar important, The New York World, el fusese poziționat chiar lângă anunțul companiei Cunard referitor la vapor. De atunci, cam tot ce făcuseră pasagerii fusese „să se gândească la submarine, să viseze, să doarmă și să mănânce cu submarinele în gând“[2], potrivit lui Oliver Bernard, un designer-scenograf care călătorea la clasa întâi.

Turner le-a dezvăluit apoi ascultătorilor că, mai devreme, în seara aceea, pe vas fusese primit un avertisment prin semnale radio, privitor la activitatea recentă a submarinelor în apele din largul coastelor irlandeze. El și-a asigurat auditoriul că nu exista nici un motiv de alarmare.[3]

Dacă orice altă persoană ar fi dat acele asigurări, ele ar fi putut părea niște paliative fără temei, însă Turner chiar credea ce spunea. Era sceptic față de amenințarea reprezentată de submarinele germane, mai ales când era vorba de vaporul său, unul dintre marii „ogari“ transatlantici, poreclă pe care o primiseră datorită vitezei pe care o puteau atinge. Superiorii săi de la Cunard îi împărtășeau scepticismul. Directorul de la New York al companiei a dat un răspuns oficial avertismentului german: „Adevărul este că Lusitania e cea mai sigură navă de pe toate mările.[4] E prea rapidă pentru orice submarin. Nici un vas german de război n-o poate prinde sau măcar să se apropie de ea.“ Experiența personală a căpitanului Turner venea ca o confirmare în acest sens: în două situații anterioare[5], când se aflase la comanda unui alt vapor, dăduse peste ceea ce crezuse că erau submarine și scăpase cu succes de ele, ordonând ca nava să înainteze cu viteză maximă.

Nu le-a spus nimic pasagerilor săi despre aceste incidente. Le-a oferit, în schimb, o altfel de asigurare: la intrarea în zona de război, a doua zi, vaporul avea să se afle în deplină siguranță, în grija Marinei Regale.

Le-a urat celor de față noapte bună și s-a întors pe puntea de comandă. Spectacolul a continuat. Câțiva pasageri au dormit complet îmbrăcați în salonul de mese, de teamă să nu fie blocați sub punte, în cabinele lor, dacă ar fi avut loc, totuși, un atac. Un pasager deosebit de neliniștit, un comerciant grec de covoare, și-a pus o vestă de naufragiu și s-a urcat într-o barcă de salvare, unde și-a petrecut noaptea. Un alt pasager, un om de afaceri din New York, pe nume Isaac Lehmann, s-a simțit oarecum consolat de revolverul pe care-l purta la el mereu și care avea să-i aducă, prea devreme, o anumită măsură de faimă, dar și de infamie.

Cu aproape toate luminile stinse și toate jaluzelele și draperiile trase, marele vas de linie înainta pe apele oceanului, uneori prin ceață, alteori pe sub o întreagă broderie de stele. Chiar și pe întuneric, însă, la lumina lunii și în ceață, vaporul se distingea clar. La ora unu după miezul nopții, vineri, 7 mai, ofițerii de cart ai unui vas care se îndrepta spre New York au reperat Lusitania și au recunoscut-o imediat, chiar dacă trecea pe lângă ei la o distanță de două mile marine[6]. „Se vedea silueta celor patru coșuri“, a spus după aceea căpitanul Thomas M. Taylor. „Era singura navă cu patru coșuri.“[7]

Inconfundabilă și invulnerabilă, o așezare omenească din oțel, plutitoare, Lusitania înainta prin noapte ca o umbră neagră uriașă, profilându-se pe apă.[8]

---

[1] New York Times, 1 mai 1915. Un articol despre avertisment apare la p. 3, iar anunțul propriu-zis, la p. 19.

[2] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[3] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 172.

[4] Bailey și Ryan, The Lusitania Disaster, p. 82.

[5] Bailey și Ryan, The Lusitania Disaster, p. 65; Beesly, Room 40, p. 93; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, pp. 50, 51.

[6] Mila marină, sau mila nautică, este unitatea de măsură a distanțelor pe apă, egală cu 1,1575 mile terestre și 1,852 km. (n. trad.)

[7] Mărturia lui Thomas M. Taylor, Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, p. 913.

[8] Lusitania avea o lungime de aproape 240 m, o lățime de 26,5 m și o înălțime, până la vârfurile antenelor, de puțin peste 50 m. A fost, la un moment dat, cel mai mare vas de pasageri din lume. (n. trad.)

I

„Maimuțoi afurisiți“

LUSITANIA: BĂTRÂNUL MARINAR

Fumul de la vapoare și aburii emanați de fluviu lăsau o pâclă care încețoșa lumea și făcea marele vas de linie să pară chiar și mai mare, mai degrabă ca un povârniș care se înălța dintr-o câmpie, decât produsul străduniei umane. Coca navei era neagră; pescărușii zburau pe lângă ea ca niște fulgere albe, încântători acum, nefiind încă obiectele ororii, cum aveau să devină mai târziu pentru omul care stătea pe puntea de comandă a vaporului, la o înălțime de șapte etaje deasupra cheiului. Vasul a intrat cu prora înainte într-un bazin de staționare la Cheiul 54, pe fluviul Hudson, de la capătul vestic al Străzii 14 din Manhattan, unul dintr-o serie de patru cheiuri administrate de Compania de Vase cu Aburi Cunard, cu sediul la Liverpool, în Anglia. De pe cele două pasarele aflate în prelungirea punții de comandă, „aripile“ vaporului, căpitanul avea o vedere bună de-a lungul întregii carene a vasului, și chiar aici avea să stea sâmbătă, 1 mai 1915, câteva zile de acum înainte, când vaporul urma să pornească într-o nouă traversare a Oceanului Atlantic.

În ciuda războiului din Europa, de acum intrat în a zecea lună – mai mult decât se așteptase oricine să dureze –, vaporul avea toate locurile rezervate și trebuia să transporte aproape 2 000 de oameni, sau „suflete“, dintre care 1 265 erau pasageri, inclusiv un număr neașteptat de mare de copii și bebeluși.[9] Acesta era, potrivit ziarului New York Times, cel mai mare număr de călători care se îndreptau spre Europa, de la începutul anului, pe un singur vas.[10] Când era încărcat la capacitate maximă cu echipaj, pasageri, bagaje, marfă și alimente, vaporul cântărea, sau deplasa, peste 44 000 de tone și putea să atingă o viteză maximă de peste 25 de noduri[11] (adică aproximativ 48 de kilometri pe oră). Din cauza faptului că multe nave de pasageri fuseseră fie retrase din circulație, fie transformate în nave militare, Lusitania devenise cel mai rapid vas civil aflat în folosință. Numai distrugătoarele și cele mai recente nave de luptă, alimentate cu motorină, ale Marii Britanii, cele din clasa Regina Elisabeta, se deplasau mai rapid. Că un vapor de asemenea dimensiuni putea să atingă o viteză atât de mare

trecea drept unul dintre miracolele epocii moderne. În timpul unui voiaj de probă de la începuturi – o navigare în jurul Irlandei, din iulie 1907 –, un pasager care era originar din Rhode Island și încerca să înțeleagă semnificația mai profundă a navei și locul ei în noul secol, declarase pentru buletinul zilnic al companiei Cunard, publicat chiar la bordul navei: „Lusitania este, în sine, o epitomă perfectă a tot ceea ce știe, sau a descoperit, sau a inventat omul până în acest moment“[12].

Ziarul comunicase atunci că pasagerii îi dăduseră „un vot de blam“[13] companiei Cunard, „pentru două lipsuri flagrante ale navei: nu are la bord nici teren de vânat potârnichi, nici pădure cu căprioare“. Un alt pasager făcuse observația că, dacă s-ar fi dovedit vreodată necesară o nouă Arcă a lui Noe, el, unul, ar fi sărit peste partea cu construcția vasului și, pur și simplu, ar fi închiriat Lusitania, „căci, după calculele mele, este loc aici pentru câte o pereche din toate animalele care mai există, și tot mai rămâne“[14].

Buletinul își dedicase ultimul paragraf unui avertisment adresat Germaniei, prin care compania Cunard o punea în gardă, susținând că tocmai se primiseră veşti pe vapor, prin semnale radio, că însuşi kaiser-ul Wilhelm le trimisese o telegramă constructorilor acestuia: „Livrați-mi, vă rog, fără întârziere cel puțin o duzină de Lusitanii“[15].

De la bun început, vasul devenise obiectul afecțiunii și al mândriei naționale. Potrivit obiceiului său de a-și boteza navele cu denumirile unor pământuri străvechi, compania Cunard alesese Lusitania, o provincie romană din Peninsula Iberică, aflată aproximativ pe teritoriul Portugaliei moderne. „Lusitanii erau războinici, așa încât romanii i-au cucerit cu mare dificultate“, se spunea într-un memoriu din arhivele companiei, cu privire la numele viitorului vapor. „Trăiau în general din jafuri și aveau maniere grosolane și neșlefuite.“[16] În uzul curent, numele a fost prescurtat sub forma „Lucy“.

Lusitania, în schimb, nu avea nimic în ea grosolan sau neșlefuit. Când a părăsit portul Liverpool, în primul ei voiaj transatlantic, în 1907, în jur de 100 000 de spectatori s-au adunat în diverse locuri, de-a lungul râului Mersey (pronunțat Merzey), ca să privească, mulți cântând „Rule,

Britannia!“[17] și fluturând batiste. Într-o scrisoare trimisă de la bord, pasagerul C.R. Minnitt i-a povestit soției sale cum urcase pe cea mai înaltă punte și stătuse lângă unul dintre cele patru coșuri falnice ale navei, pentru a surprinde cel mai bine momentul: „Nici nu-ți imaginezi cât de mare este, până nu ajungi tocmai în vârf, și atunci te simți de parcă ai fi pe catedrala din Lincoln“, spunea Minnitt. „Am străbătut zone de la clasa întâi și mi-e de-a dreptul imposibil să-ți descriu, atât este de frumos.“[18]

Frumusețea denatura, însă, complexitatea vasului. De la început a necesitat multă atenție. În prima sa iarnă, lemnăria din salon și sala de mese de la clasa întâi, și dintr-o serie întreagă de coridoare, a început să se contracte și a trebuit refăcută. Vibrațiile excesive au forțat compania Cunard să retragă nava din circulație, ca să fie consolidată suplimentar. Mereu se strica sau nu funcționa câte ceva. Un cuptor de pâine a explodat, rănind un membru al echipajului. A trebuit să fie răzuite și curățate cazanele de aburi. În timpul traversărilor de iarnă, țevăria îngheța și se spărgea. Becurile de pe vapor se ardeau într-un ritm alarmant.[19] Și asta nu era deloc o problemă minoră: Lusitania avea 6000 de lămpi.

Vaporul a rezistat, însă. Era și rapid, și confortabil, și îndrăgit, iar, la sfârșitul lunii aprilie 1915, efectuase deja 201 de traversări ale Atlanticului.

Multe erau de făcut, rapid și eficient, în vederea pregătirii navei pentru plecarea de sâmbătă, 1 mai, iar căpitanul William Thomas Turner excela în privința rapidității și a eficienței. În imperiul Cunard, nimeni nu se pricepea mai bine decât el să conducă nave mari. Când îi venise rândul să fie numit căpitanul vasului Aquitania al companiei Cunard, Turner dobândise o anume faimă în timpul unei sosiri la New York, făcând vaporul să acosteze și apropiindu-l de pontonul său în numai 19 minute. Tot el deținea recordul de voiaj „în circuit“, adică de călătorie dus-întors, pe care-l atinsese în decembrie 1910, când, în calitate de căpitan al vasului Mauritania, geamănul Lusitaniei, condusese nava la New York și înapoi în doar 14 zile. Cunard îl răsplătise cu o Tavă de Argint. El considerase „foarte plăcut“ acest lucru, dar și surprinzător. „Nu m-am așteptat să primesc o asemenea recunoaștere a rolului meu în această chestiune“, notase într-o scrisoare de

mulțumire. „Toți cei de la bord am încercat doar să ne facem datoria, ca în circumstanțe obișnuite.“[20]

Complex, detaliat și dificil, procesul de pregătire a Lusitaniei necesita muncă fizică, destul de multă, lucru mascat de farmecul exterior al vaporului. Oricine se uita în sus de pe chei vedea numai frumusețe, și la o scară monumentală, în vreme ce, pe partea cealaltă a navei, oameni care se înnegriseră de sus până jos de praf azvârleau cărbunii cu lopata înăuntrul ei – 5 690 de tone în total – prin deschizăturile din cocă, numite „buzunare laterale“. Vasul ardea cărbuni tot timpul. Chiar și amarat la chei, tot consuma 140 de tone pe zi, pentru a menține cuptoarele încinse și cazanele de aburi pregătite și pentru a le furniza electricitate de la generatorul de bord lămpilor, ascensoarelor și, foarte important, transmițătorului Marconi, a cărui antenă se întindea între cele două catarge. Când se afla în plină cursă, Lusitania consuma, nesătulă, cantități enorme de cărbuni. Cei 300 de mecanici, încărcători de cărbuni și fochiști, care lucrau în ture de câte 100 de oameni, azvârleau câte 1 000 de tone pe zi în cele 192 de cuptoare ale navei pentru a-i încălzi cele 25 de cazane de aburi și pentru a genera îndeajuns de mult abur supraîncălzit care să pună în mișcare turbinele imense ale motoarelor.[21] Acești oameni erau numiți „echipajul negru“, o referință nu la rasa lor, ci la praful de cărbune care-i acoperea din cap până-n picioare. Cazanele de aburi ocupau puntea inferioară a navei și erau gigantice, ca niște locomotive fără roți, fiecare având șase metri și jumătate lungime și cinci metri în diametru. Era nevoie să fie urmărite cu atenție sporită în orice moment, fiindcă, atunci când ajungeau la presiune maximă, fiecare stoca îndeajuns de multă energie explozivă, încât să rupă în două o navă mică. Cu 50 de ani mai înainte, niște cazane de aburi explodaseră, provocând cel mai mare dezastru nautic american din toate timpurile – distrugerea vasului cu aburi Sultana de pe fluviul Mississippi, care costase 1 800 de vieți omenești.

Indiferent de ce măsuri lua echipajul, praful de cărbune migra peste tot, pe sub ușile cabinelor, prin găurile de cheie, pe scările de tambuchi, obligând însoțitorii de bord să străbată nava cu cârpe de praf, ca să curețe balustradele, clanțele ușilor, mesele, scaunele de pe punte, farfuriile, tigăile și orice altă suprafață pe care s-ar fi putut așeza funinginea căzută. Praful ridica el însuși probleme. În anumite concentrații, era foarte exploziv și

sporea posibilitatea unui dezastru în cocă. Compania Cunard le interzicea membrilor echipajului să-și aducă propriile chibrituri la bord și le dădea, în schimb, chibrituri de siguranță, care se aprindeau numai când erau frecate de o suprafață tratată chimic în exteriorul cutiei.[22] Căpitanul Turner trebuia să fie informat dacă era prins cineva că aducea la bord alte chibrituri.

Nava era construită pentru a fi rapidă. Fusese concepută din orgoliu și anxietate, într-un moment – 1903 – în care Marea Britanie se temea că era pe punctul de a pierde cursa pentru dominație în industria navelor de pasageri. În America, J.P. Morgan cumpăra companii de navigație, în speranța creării unui monopol; în Europa, Germania reușise construirea celor mai rapide vase oceanice de linie din lume și, astfel, să câștige trofeul Blue Riband („Funda albastră"), acordat vasului de linie care traversa în cel mai scurt timp Atlanticul. Până în 1903, navele germane primiseră trofeul șase ani la rând, spre nesfârșita umilire a Marii Britanii. Fiind în joc, deopotrivă, onoarea imperiului și viitorul companiei Cunard, guvernul britanic și compania au încheiat o înțelegere unică. Amiralitatea urma să împrumute companiei Cunard până la 2,4 milioane de lire sterline, adică aproape două miliarde în dolarii de astăzi, la o rată a dobânzii de numai 2,75%, ca să construiască două vase de linie gigantice – Lusitania și Mauritania. În schimb, însă, compania Cunard trebuia să facă anumite concesii.

Înainte de toate, Amiralitatea i-a cerut ca Lusitania să poată mențină o viteză medie, în timpul traversării Atlanticului, de cel puțin 24,5 noduri. În timpul probelor de început, ea a depășit 26 de noduri. Mai erau și alte condiții, mai problematice. Amiralitatea mai cerea ca navele să fie astfel construite, încât, în eventualitatea unui război, să poată fi rapid echipate cu artilerie navală și redate în folosință în calitate de „crucișătoare armate auxiliare". Ba chiar a mers până într-acolo, încât le-a cerut constructorilor Lusitaniei să monteze suporturi, sau inele de „ancorare", în punțile navei, care să poată susține o duzină de tunuri de calibru mare. Mai mult, coca Lusitaniei trebuia concepută în conformitate cu cerințele tehnice specifice unei nave de luptă, care impuneau folosirea unor buncăre „longitudinale" pentru cărbuni – practic, niște tuneluri construite de-a lungul ambelor laturi ale navei, pentru stocarea cărbunelui și grăbirea procesului prin care acesta era distribuit în camerele cazanelor. La acea vreme, când avea loc un război

naval pe linia de plutire sau deasupra ei, o asemenea structură era considerată un plan inteligent de navă de război. Pentru constructorii navali, cărbunele era o formă de blindaj, iar buncărele longitudinale erau concepute să ofere un nivel suplimentar de protecție. După un jurnal de inginerie navală din 1907, cărbunii din acele buncăre ar fi limitat adâncimea până la care obuzele inamice puteau penetra coca și, astfel, ar fi „contracarat, pe cât posibil, efectul focului inamic de la nivelul apei“[23].

Când a început războiul, Amiralitatea, exercitându-și drepturile garantate prin înțelegerea cu compania Cunard, a intrat în posesia Lusitaniei, dar a constatat curând că vaporul n-ar fi fost eficient în postura de crucișător, deoarece ritmul în care consuma cărbuni îl făcea prea costisitor de administrat în condiții de luptă. Amiralitatea și-a păstrat, însă, controlul asupra Mauritaniei, urmând s-o transforme într-o navă destinată deplasării de trupe, un rol pentru care mărimea și viteza ei erau potrivite, în schimb a restituit Lusitania companiei Cunard, pentru serviciul comercial. Tunurile n-au mai fost instalate, și numai pasagerul cel mai perspicace ar fi remarcat inelele de suport încorporate în punte.[24]

Lusitania a rămas un vas de pasageri, având, însă, coca unei nave de război.

Un maniac în privința detaliilor și a disciplinei, căpitanul Turner se caracteriza „un marinar de modă veche“. Se născuse în 1856, în vremea navigației cu pânze și a imperiului. Tatăl lui fusese căpitan de vas, dar sperase ca fiul să aleagă o altă cale și să intre în rândurile clerului. Turner refuzase să devină, cum spunea el, „popă militar“[25] și, la vârsta de opt ani, reușise cumva să obțină permisiunea părinților lui de a merge pe mare. Căutase aventura și o găsise din plin. Lucrase întâi ca băiat de cabină pe un velier, Grasmere, care naufragiase în apele Irlandei de Nord, într-o noapte senină, cu lună. Turner înotase până la mal. Toți ceilalți membri ai echipajului și toți pasagerii aflați la bord fuseseră salvați, deși un copil murise de bronșită. „Dac-ar fi fost furtună“ – scrisese un pasager –, „cred că nici un suflet n-ar fi fost salvat.“[26]

Turner se mutase de pe un vas pe altul și, la un moment dat, navigase chiar sub comanda tatălui său, la bordul unui vas cu vele pătrate. „Eram cel mai rapid la cățărat, de pe orice velier“, spunea Turner.[27] Aventurile lui continuaseră. Pe când era ofițer secund pe un cliper, Thunderbolt, un val îl aruncase în mare. El tocmai pescuia. Un coleg din echipaj îl văzuse căzând și-i aruncase un colac de salvare, dar el tot plutise mai bine de o oră printre numeroșii rechini care-i dădeau târcoale, până când vasul revenise la locul unde se afla. Se angajase la compania Cunard pe 4 octombrie 1877, cu un salariu de cinci lire sterline pe lună, iar, două săptămâni mai târziu, era ofițer de rangul trei pe vasul Cherbourg, primul său vas cu aburi. Se dovedise din nou a fi un marinar de un curaj și de o agilitate neobișnuite. Odată, pe o ceață deasă, în timp ce părăsea portul Liverpool, Cherbourg lovise un vas de pescuit de mici dimensiuni, care începuse să se scufunde. Patru membri ai echipajului și un pilot se înecaseră. Cherbourg trimisese o echipă de salvare, din care făcuse parte și Turner, care trăsese el însuși un membru al echipajului și un băiat din velatură.

Turner fusese apoi ofițer de rangul trei pe alte două nave Cunard, însă demisionase la 28 iunie 1880, după ce aflase că nimeni nu era promovat la rangul de căpitan, decât dacă fusese deja comandant de navă, înainte de a se alătura companiei. Turner își luase atestările, obținuse brevetul de căpitan de cursă lungă și devenise comandant pe un cliper, iar, pe parcurs, i se ivise o altă ocazie de a-și demonstra curajul. În feburarie 1883, un băiat de 14 ani căzuse de pe un doc din portul Liverpool într-o apă care era atât de rece, încât ar fi putut ucide un om în câteva minute. Turner era un înotător vânjos, într-o vreme în care majoritatea marinarilor încă mai aveau convingerea că n-avea nici un rost să știi să înoți, de vreme ce asta n-ar fi făcut decât să-ți prelungească suferința. Turner sărise în apă și salvase băiatul. Societatea de Naufragii și Salvări din Liverpool îi acordase o medalie de argint pentru eroism. În același an, se întorsese la Cunard și se căsătorise cu o verișoară, Alice Hitching. Li se născuseră doi fii: cel dintâi, Percy, în 1885, și Norman – opt ani mai târziu.

Chiar și acum, în calitate de căpitan de vas cu atestat, avansarea lui Turner în cadrul companiei Cunard luase ceva timp. Întârzierea îl frustrase foarte tare, potrivit vechiului și celui mai bun prieten al său, George Ball, care adăugase că „niciodată, în nici un moment, devotamentul său față de

îndatoriri nu slăbise, nici fidelitatea pe care o avusese întotdeauna față de nava și de căpitanul său nu oscilase“[28]. În următoarele două decenii, Turner avansase de la poziția de ofițer de rangul trei la poziția de ofițer-șef, trecând prin 18 poziții diferite, până pe 19 martie 1903, când cei de la Cunard îi oferiseră propria comandă. Turner devenise căpitan pe un mic vas cu aburi, Aleppo, care aproviziona porturile mediteraneene.

Viața lui de familie nu mersese la fel de bine. Soția îl părăsise, luase băieții și se mutase în Australia. Surorile lui Turner angajaseră o tânără, Mabel Every, să aibă grijă de el. Domnișoara Every și Turner locuiau aproape unul de altul, într-o suburbie a orașului Liverpool, numită Great Crosby. La început, ea îi fusese menajeră, însă, cu timpul, îi devenise mai degrabă o bună prietenă. Văzuse o latură a lui Turner pe care ofițerii și echipajul nu i-o cunoșteau. Îi plăcea să-și fumeze pipa și să spună povești. Iubea câinii și pisicile și era fascinat de albine. Îi plăcea să râdă. „Pe nave, era un partizan al disciplinei stricte“ – scria domnișoara Every –, „dar acasă era un om vesel, foarte bun și afectuos cu copiii și animalele.“[29]

În ciuda necazului care-i umbrise viața personală, cariera lui luase avânt. După ce doi ani fusese comandantul vasului Aleppo, ajunsese la comanda Carpathiei, cea care, mai târziu, în aprilie 1912, sub comanda unui alt căpitan, avea să devină renumită pentru salvarea supraviețuitorilor Titanicului. Urmaseră Ivernia, Caronia și Umbria. Avansarea lui Turner fusese cu atât mai remarcabilă, cu cât îi lipseau șarmul și rafinamentul pe care compania Cunard le pretindea comandanților săi. Căpitanul unei nave Cunard trebuia să fie cu mult mai mult decât un simplu navigator. Strălucitor în uniforma și cu chipiul său, el trebuia să emane siguranță, competență și solemnitate. Dar căpitanul avea, de asemenea, un rol mai greu definibil. Era trei sferturi marinar și un sfert conducător de club. Trebuia să fie ghid voluntar pentru pasagerii de la clasa întâi dornici să afle mai multe despre misterele navei; trebuia să prezideze cinele oferite pasagerilor distinși; trebuia să se plimbe pe vas și să le facă pasagerilor conversație despre vreme, despre motivele pentru care traversau Atlanticul, despre cărțile pe care le citeau.

Turner ar fi preferat să facă baie în santină. Potrivit lui Mabel Every, el descria pasagerii ca fiind „o mulțime de maimuțoi afurisiți, care pălăvrăgesc întruna“[30]. Mai degrabă ar fi cinat în cabina lui, decât să-și desfășoare curtea la masa căpitanului din sala de mese de la clasa întâi. Vorbea puțin, și atunci cu o parcimonie care putea scoate pe cineva din sărite; avea și tendința de a vorbi fără ocolișuri. Într-o călătorie, pe când comanda Carpathia, intrase în conflict cu doi preoți care simțiseră nevoia să scrie companiei Cunard, „plângându-se de anumite remarci“ pe care le făcuse Turner, când ei ceruseră permisiunea de a ține o slujbă romano-catolică pentru pasagerii de la clasa a treia. Ce le spusese Turner mai exact, nu se poate ști, însă remarcile sale fuseseră suficiente pentru a-i determina pe cei de la Cunard să ceară un raport oficial și să transforme incidentul în subiect de dezbatere la o întrunire a consiliului director al companiei.[31]

La începutul unei alte călătorii, când era comandantul vasului Mauritania, o femeie care călătorea la clasa întâi îi spusese lui Turner că voia să stea pe puntea de comandă, câtă vreme vaporul înainta pe râul Mersey în jos, către mare. Turner îi explicase că acest lucru ar fi fost imposibil, regulile companiei Cunard interzicând cu desăvârșire oricui, cu excepția ofițerilor și a membrilor echipajului care trebuiau neapărat să fie acolo, să stea pe puntea de comandă în „ape mici“.

Ea îl întrebase ce ar fi făcut el, dacă se întâmpla ca o doamnă să insiste?

Turner îi răspunsese: „Cucoană, dumneata crezi că aceea ar fi o doamnă?“[32]

Povara socializării îi fusese ușurată lui Turner în 1913, când compania Cunard, recunoscând complexitatea postului de comandă al Lusitaniei și Mauritaniei, crease un post nou de ofițer pentru ambele vase, acela de „căpitan secund“ – al doilea la comanda navei. Nu doar că acest lucru îi permisese lui Turner să se concentreze pe navigație, dar și eliminase, în mare măsură, obligația lui de a fi șarmant. Începând cu luna mai 1915, căpitan secund pe Lusitania fusese numit James „Jock“ Anderson, pe care Turner îl descria ca fiind un om „mai sociabil“[33].

Echipajul îl respecta pe Turner și, în mare parte, îl plăcea. „Cred că vorbesc în numele întregului echipaj, dacă spun că aveam cu toții cea mai mare

încredere în căpitanul Turner“, spunea unul dintre chelnerii de pe navă. „Era un comandant bun și conștiincios.“[34] Dar un ofițer, Albert Arthur Bestic, observa că Turner era popular „până la un punct“. Bestic puncta că Turner încă mai părea să fie cu un picior pe puntea unui velier, așa cum devenea evident în momentele de criză.

Într-o seară, în timp ce Bestic și alți membri ai echipajului terminaseră schimbul și jucau bridge, apăruse în ușă maistrul-timonier al vasului, ducând în mână un nod care se numea „capul turcului“. Acesta era un nod răsucit de patru ori, cel mai complicat dintre toate.

„Complimente din partea căpitanului“, zisese maistrul-timonier. „Zice că vrea să i se mai facă unul dintr-ăsta.“[35]

Jocul de bridge se oprise, își amintea Bestic, „iar noi ne-am petrecut ce mai rămăsese din ultimul cart – serviciul de pază de la ora 18:00 până la ora 20:00 – încercând să ne amintim cum se făcea nodul“. Nu fusese deloc ușor. Nodul era folosit, de obicei, pentru decorațiuni, și nici unul dintre acei marinari nu mai legase de mult unul asemănător. Bestic scria: „Așa înțelegea Turner umorul“.

Sub comanda lui Turner, Lusitania depășise toate recordurile de viteză, spre exasperarea Germaniei. Într-o călătorie din 1909, de la Liverpool la New York, vasul parcursese distanța de la Daunt Rock, din largul coastelor Irlandei, până la Canalul Ambrose din New York în patru zile, 11 ore și 42 de minute, cu o viteză medie de 25,85 de noduri. Până atunci, o asemenea viteză păruse ceva imposibil. Când vaporul trecuse prin fața farului plutitor Nantucket, viteza înregistrată fusese de 26 de noduri!

Turner pusese viteza pe seama noilor elice, instalate în luna iulie a anului precedent, și a îndemânării inginerilor și fochiștilor săi. Îi spusese unui reporter că vasul ar fi ajuns încă și mai repede, numai că avusese parte de vreme rea, de o mare potrivnică la începutul voiajului și de o furtună care izbucnise către sfârșit. Reporterul observase că Turner arăta „bronzat“ de soare.

Până în mai 1915, Turner ajunsese cel mai experimentat căpitan de la Cunard – comodorul companiei. Se confruntase cu tot felul de crize la bord, inclusiv cu avarii mecanice, incendii, cuptoare crăpate, salvări în larg și condiții meteorologice extreme. Se spunea despre el că era neînfricat. Un marinar de la bordul Lusitaniei, Thomas Mahoney, îl numise „unul dintre cei mai curajoși căpitani sub a cărui comandă am navigat“[36].

Turner fusese cel care trăise ceea ce se putea foarte bine să fi fost cea mai înfricoșătoare amenințare la siguranța Lusitaniei, în timpul unui voiaj către New York din ianuarie 1910, când avusese de-a face cu un fenomen cu care nu se mai confruntase niciodată în jumătatea lui de secol petrecută pe mare.

Nu mult după ce părăsise portul Liverpool, vasul trecuse printr-o furtună cu vânt frontal puternic și valuri mari, care-l obligase pe Turner să reducă viteza la 14 noduri. În sine, vremea nu reprezenta o provocare deosebită. Văzuse el, Turner, lucruri și mai rele, iar nava se purta plină de grație pe marea învolburată. Așa se face că luni seara, pe 11 ianuarie, la ora 18:00, la scurt timp după ce lăsaseră în urmă coastele Irlandei, Turner coborâse cu o punte mai jos, în cabina lui, ca să ia cina. Își lăsase ofițerul secund la comanda vasului.

„Valul“ – spusese el apoi – „a venit cu totul surprinzător.“[37]

Nu orice fel de val, ci un val „acumulat“, care avea să fie denumit mai târziu val distrugător, format când valurile se adună unul peste altul și alcătuiesc o singură palisadă de apă.

Lusitania tocmai se ridicase pe un val mai mic și cobora în adâncitura din urma lui, când apa dinainte i se ridicase în față ca un perete atât de înalt, încât îi blocase timonierului vederea liniei orizontului. Vaporul trecuse prin val. Apa îi ajunsese până deasupra timoneriei, la 24 de metri peste linia de plutire.

Valul izbise partea din față a punții de comandă ca un uriaș baros și înfundase plăcile din oțel către interior. Obloanele din lemn se făcuseră țăndări. O țepușă ruptă dintr-o bârnă de tec străpunsese un birou de lemn până la o adâncime de cinci centimetri. Apa umpluse puntea de comandă și

timoneria, și azvârlise timona, cu tot cu timonier. Vasul începuse să se „abată“, astfel încât prora lui nu mai era perpendiculară pe valurile care veneau, o situație periculoasă pe vreme rea. Luminile de pe puntea de comandă și din vârful catargului de deasupra ei se scurtcircuitaseră și se stinseseră. Ofițerii și timonierul se chinuiau să se țină pe picioare, în apa care le ajungea până la talie. Atașaseră din nou timona și corectaseră direcția de deplasare a navei. Sub impactul valului, se spărseseră uși, se încovoiaseră pereții etanși de compartimentare internă și fuseseră distruse două bărci de salvare. Printr-un noroc chior, nimeni nu fusese grav rănit.

Turner venise în goană pe puntea de comandă și găsise apă și haos, dar, odată ce se asigurase că nava rezistase asaltului fără avarii catastrofale și că nici un pasager nu fusese rănit, o adăugase și pe aceasta, pur și simplu, pe lista cea lungă a experiențelor sale pe mare.

Ceața era unul dintre puținele fenomene care-l îngrijorau. Apariția ei nu putea fi prevăzută cu nici un chip și, odată ce ajungeai în ceață, nu puteai ști sub nici o formă dacă vreo altă navă se afla în fața ta la 30 de mile marine sau doar la câțiva metri. Manualul companiei Cunard, Reguli care trebuie respectate în timpul serviciului, în cadrul companiei, îi cerea căpitanului, atunci când se confrunta cu ceața, să posteze marinari de cart suplimentari, să reducă viteza și să pornească semnalul sonor de ceață.[38] Restul ținea de noroc și de o navigație atentă. Căpitanul trebuia să-și cunoască poziția în orice moment, cu cea mai mare precizie posibilă, întrucât ceața putea să se lase rapid. Acum cerul era senin, iar, în clipa următoare, nu se mai vedea nimic. Pericolele ceții deveniseră grotesc de evidente cu un an în urmă, tot în luna mai, când vasul Empress of Ireland, al companiei Canadian Pacific, fusese lovit de un cărbunar – un cargou care transporta cărbuni – într-un banc de ceață de pe fluviul Saint Lawrence. Împărăteasa se scufundase în 14 minute, provocând pierderi de 1 012 vieți omenești.[39]

Turner cunoștea importanța preciziei în navigație și era considerat, în această privință, deosebit de bun, extrem de atent, mai ales în apele mici din apropierea unui port.

În acea sâmbătă dimineață, pe 1 mai, Turner a făcut o inspecție detaliată a navei, însoțit de comisarul său de bord și de intendentul-șef. Era necesar ca toate pregătirile pentru călătorie să fi fost încheiate până atunci, camerele să fie curate, paturile făcute, ca toate proviziile – gin, whisky, țigări, mazăre, carne de oaie, carne de vită, șuncă – să fi fost încărcate, ca toată marfa să fie la locul ei și ca rezerva de apă dulce, potabilă, a vasului să fi fost verificată, dacă era proaspătă și limpede. O atenție specială trebuia mereu acordată closetelor și santinelor, precum și menținerii unui nivel adecvat de ventilație, în caz contrar, nava începând să miroasă urât. Scopul, în limbajul oficial al companiei Cunard, era de „a menține vasul agreabil“[40].

Totul trebuia făcut astfel încât nici un pasager, indiferent dacă era de la clasa întâi sau a treia, să nu vadă natura și proporțiile muncii epuizante din timpul săptămânii. Nevoile pasagerilor erau de maximă importanță, așa cum preciza clar manualul companiei Cunard: „Pasagerii trebuie tratați cu cea mai mare politețe și atenție în orice moment, pe toată perioada în care se găsesc la bordul unei nave a companiei, și căpitanului, în primul rând, îi revine datoria de a se asigura că această reglementare este respectată de ofițeri și de toți ceilalți aflați sub comanda lui“[41]. Într-o călătorie precedentă, respectiva datorie inclusese și permisiunea ca doi vânători de animale mari, domnul și doamna D. Saunderson, din comitatul irlandez Cavan, să aducă la bordul vasului doi pui de leu în vârstă de patru luni, pe care-i prinseseră în Africa de Est britanică și pe care plănuiau să-i doneze Grădinii Zoologice din Bronx. Fiica de doi ani a cuplului, Lydia, se juca pe punte cu puii de leu, „spre marele amuzament al celorlalți pasageri“[42], potrivit ziarului New York Times. Doamna Saunderson atrăsese ea însăși multă atenție. Omorâse un elefant. „Nu, nu mi-a fost frică“, le spusese ea celor de la ziarul Times. „Cred că nu mi-e niciodată frică.“

Plângerile trebuiau luate în serios, și plângeri existau de fiecare dată. Pasagerii bombăneau că mâncarea de la bucătărie le ajungea rece la mese. Problema fusese cel puțin parțial rezolvată, schimbând traseul pe care trebuia să-l parcurgă ospătarii. Mașinile de scris din camera de dactilografiere erau prea gălăgioase și-i deranjau pe ocupanții cabinelor alăturate. Programul de dactilografiere fusese scurtat. Ventilația din unele cabine nu era nicidecum ideală, o defecțiune încăpățânată, care-i determina

pe pasageri să-și deschidă hublourile. De asemenea, era o problemă la nivelul superior al sălii de mese de la clasa întâi. Ferestrele de acolo dădeau spre o punte de promenadă folosită de pasagerii de la clasa a treia, care căpătaseră obiceiul enervant de a se uita pe ferestre la mesenii eleganți dinăuntru. Și, de fiecare dată, erau acei pasageri care se urcau la bord cu prejudecăți morale față de epoca modernă. Într-o călătorie din 1910, un pasager de la clasa a doua se plânsese că punțile vaporului „n-ar trebui transformate într-o piață pentru vânzarea de șaluri irlandeze și așa mai departe“ și, de asemenea, că „jocul de cărți pe bani nu se mai termină în fumoarele vaselor cu aburi ale companiei“.[43]

Prioritatea numărul unu a companiei Cunard, însă, era să protejeze viața pasagerilor. Compania deținea un remarcabil record de siguranță: nici măcar un pasager nu-i murise în urma scufundării, a coliziunii, a gheții, a vremii, a incendiului sau a oricărei alte circumstanțe în care s-ar fi putut da vina pe căpitan sau pe companie, deși, bineînțeles, morți datorate unor cauze naturale surveneau în mod regulat, mai ales în rândurile pasagerilor în vârstă. Nava era în pas cu ultima modă în privința echipamentelor de siguranță. În urma epidemiei de „febră a navelor“, care măturase industria navală după dezastrul Titanicului[44], pe Lusitania erau bărci de salvare mai mult decât suficiente pentru pasageri și echipaj. De asemenea, vasul fusese de curând echipat cu cele mai moderne veste de salvare, fabricate de compania Boddy Lifesaving Appliances. Spre deosebire de vestele mai vechi, făcute din bucăți de plută acoperite cu țesătură, acestea chiar semănau cu niște veste de salvare. Un pasager spusese: „Când ești îmbrăcat cu ea, te simți și arăți ca un jucător de fotbal, blindat mai ales în jurul umerilor“[45]. Noile veste Boddy fuseseră puse în cabinele de clasele întâi și a doua; pasagerii de la clasa a treia și echipajul urmau să folosească vechiul tip de veste.

Nimic din ceea ce ținea de siguranță nu scăpase atenției celor din conducerea companiei Cunard. În timpul unei traversări, când Lusitania înainta prin ape învolburate, membrii echipajului descoperiseră că o zonă de la clasa a treia era „plină de apă“. De vină era un singur hublou lăsat deschis. Incidentul scosese în evidență pericolele reprezentate de hublouri

pe vreme rea. Conducerea votase ca însoțitorii de bord responsabili de acea zonă a navei să fie mustrați.

Cu tot respectul acordat căpitanului Turner de compania Cunard și de ofițerii și echipajul de sub comanda sa, nici măcar el nu avea un dosar impecabil. În iulie 1905, la patru luni după ce preluase comanda Iverniei, nava intrase în coliziune cu o alta, Carlingford Lough. O investigație a companiei Cunard îl găsise vinovat pe Turner, pentru că navigase cu viteză prea mare în ceață. Directorii companiei deciseseră, potrivit minutelor consiliului de conducere, că el trebuia să fie „mustrat cu severitate“[46]. După alți trei ani, un vas aflat sub comanda sa, Caronia, „dăduse cu fundul de pământ“ în Canalul Ambrose din New York, eveniment care îi adusese o altă mustrare: „Caronia n-ar fi trebuit să părăsească docul în timpul refluxului“.

Iarna 1914–1915 fusese deosebit de grea pentru Turner. Una dintre navele lui, Transylvania, proaspăt lansată, prinsese o rafală de vânt, în timp ce ieșea din docul de la Liverpool, și se proptise de un vas de linie al companiei White Star, provocându-i avarii minore. Într-un al doilea incident din aceeași iarnă, vasul se ciocnise de un alt vas de linie de mari dimensiuni, Teutonic, iar, într-un al treilea, fusese lovit de un remorcher.

Dar asemenea lucruri li se întâmplau tuturor căpitanilor. Încrederea companiei Cunard în căpitanul Turner era clar dovedită de faptul că el primea în mod repetat comanda celor mai noi și mai mari vase de linie ale companiei și fusese numit comandant al Lusitaniei în trei ocazii diferite.

Războiul făcuse ca problema siguranței pasagerilor să devină și mai presantă. Pentru cel care-i precedase lui Turner, căpitanul Daniel Dow, aceasta fusese o povară prea mare. Într-un voiaj din luna martie către Liverpool, Dow condusese Lusitania pe niște ape în care tocmai se scufundaseră două cargoboturi. Ulterior, îi înștiințase pe superiorii săi de la Cunard că nu mai putea să accepte responsabilitatea de a comanda o navă de pasageri în astfel de condiții, mai ales dacă nava transporta muniții destinate armatei Marii Britanii. Practica de a transporta o astfel de încărcătură devenise obișnuință și făcuse ca orice navă care o transporta să fie o țintă atacabilă în mod legitim. Nu era vorba de lașitate în decizia lui

Dow. Ceea ce-l îngrijora nu era pericolul pentru el însuși, ci, mai degrabă, faptul că trebuia să-și facă el griji pentru viețile a 2 000 de pasageri civili și de membri ai echipajului. Nu-l mai țineau nervii. Compania Cunard hotărâse că era „obosit și realmente bolnav“ și-l eliberase din postul de comandă.[47]

---

[9] „General Analysis of Passengers and Crew“, RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor și Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside (RMS, inițialele cuvintelor Royal Mail Ship, este indicativul atribuit vaselor de linie britanice, care transportă Poșta Regală – n. trad.).

[10] The New York Times, 2 mai 1915.

[11] Nod, unitate de măsură pentru viteza de deplasare pe apă (și în aer), la parcurgerea unei distanțe de o milă marină pe oră. (n. trad.)

[12] Cunard Daily Bulletin, 19 iulie 1907, Merseyside.

[13] Cunard Daily Bulletin, 19 iulie 1907, Merseyside.

[14] Cunard Daily Bulletin, 19 iulie 1907, Merseyside.

[15] Cunard Daily Bulletin, 19 iulie 1907, Merseyside.

[16] Lusitania, D42/S9/5/1, Arhivele companiei Cunard.

[17] Titlul acestui cântec (textual: „Stăpânește, Britannia!“) este adeseori scris și spus în mod incorect, ca și cum ar fi o declarație. Însă el se vrea un îndemn, cum ar fi: „Hai Anglia!“. [Cântecul patriotic provine din anii 1740 și a fost compus de Thomas Arne (1710–1778) pe versurile poemului cu același titlu de James Thomson (1700–1748), fiind cântat mai ales de forțele navale britanice. – n. trad.]

[18] Scrisoare a lui C.R. Minnitt către doamna E.M. Poole, 9 iulie 1907 (DX/2284, Merseyside).

[19] Proces-verbal, Consiliul director al companiei Cunard, 10 iulie 1912 (D42/B4/38, Arhivele companiei Cunard); Fox, Transatlantic, p. 404.

[20] Scrisoare a lui W. Dranfield către W.T. Turner, 20 ianuarie 1911 (D42/C1/2/44, Arhivele companiei Cunard); Scrisoare a lui W.T. Turner către Alfred A. Booth, 6 februarie 1911 (D42/C1/2/44, Arhivele companiei Cunard).

[21] Bisset, Commodore, p. 32.

[22] Compania a desemnat marca „Lucifer“ ca fiind chibriturile a căror utilizare era îngăduită pe navele sale, cu toate că, de fapt, acea denumire trimitea la un precursor timpuriu, în mod clar primejdios, care, doar cu o mică scânteie, putea să arunce totul în aer. [Este vorba de chibriturile marca „Lucifer“, patentate și distribuite în anii 1830 în Marea Britanie, care se puteau aprinde cu flacără explozivă. Totuși, denumirea nu avea nimic de-a face cu diavolul, ci se referea la sensul cuvântului latin lucifer, „purtător de lumină“. – n. trad.]

[23] „Vasul de linie Lusitania al companiei Cunard“, p. 941.

[24] În mod straniu, decenii întregi, acesta a rămas un subiect de controversă, alimentată de relatări venite din partea a cel puțin un scafandru, care pretindea că văzuse țeava unui tun naval ieșind în afară din epava Lusitaniei. Însă nici un pasager nu a menționat vreodată că văzuse vreo armă la bord, iar un film cu plecarea navei arată clar că nici o armă nu fusese instalată. De asemenea, o verificare efectuată de biroul vamal din New York nu a găsit nici o dovadă că s-ar fi aflat armament la bord.

[25] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania p. 42.

[26] Cf. Hobart Mercury, 8 martie 1864.

[27] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 42.

[28] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[29] Scrisoare a lui Mabel Every către Adolf Hoehling, 4 mai 1955 (arhiva personală Hoehling).

[30] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 108; de asemenea „William Thomas Turner", în Lusitania Online, la adresa: http://www.lusitania.net/turner .htm.

[31] Raportul Căpitanului, 15 octombrie 1904, în Proces-verbal, Comitetul Executiv al companiei Cunard, 20 octombrie 1904 (D42/B4/22, Merseyside).

[32] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[33] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 108.

[34] Scrisoare a lui R. Barnes (dictată lui K. Simpson) către Mary Hoehling, 14 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[35] Albert Bestic către Adolf Hoehling, 10 iunie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[36] Scrisoare a lui Thomas Mahoney către Adolf Hoehling, 14 mai 1955 (arhiva personală Hoehling).

[37] The New York Times, 16 ianuarie 1910.

[38] „Reguli care trebuie respectate în timpul serviciului, în cadrul companiei", Compania de Navigație Cunard, Liverpool, martie 1913. Manualul a servit drept probă în cadrul procesului desfășurat la New York,

pentru stabilirea obligațiilor referitoare la despăgubiri (Dosarele Amiralității: Solicitări de despăgubiri pentru Lusitania, Sertarul 1, Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[39] Larson, Thunderstruck, p. 376.

[40] „Reguli care trebuie respectate în timpul serviciului, în cadrul companiei“, p. 54.

[41] „Reguli care trebuie respectate în timpul serviciului, în cadrul companiei“, p. 43.

[42] The New York Times, 23 și 24 mai 1908.

[43] Proces-verbal, septembrie 1910 [ziua este ilizibilă] (D42/B4/32, Arhivele Companiei Cunard). Au existat și alte tipuri de plângeri. Potrivit unui raport al însoțitorului-șef de bord de la clasa a treia, în decursul câtorva călătorii din luna septembrie 1914, pasageri de la clasa a treia „de un tip superior“ se plânseseră de faptul că, spre deosebire de alte companii de navigație mai puțin ridicate în slăvi, compania Cunard nu le dăduse cearșafuri. Însoțitorul de bord scrisese: „Nu au prea înțeles de ce nu s-ar da cearșafuri pe vase ca Lusitania și Mauritania, unde se plătea mai mult“. Compania a analizat problema și a ajuns la concluzia că putea să furnizeze 2 000 de cearșafuri și 1 000 de plăpumi la un cost de 358 de lire pe călătorie (memorandumuri adresate Directorului Departamentului de Aprovizionare de către Directorul General, 30 septembrie 1914 și 2 octombrie 1914 – D42/PR13/3/24–28, Arhivele Companiei Cunard).

[44] În noaptea de 14/15 aprilie 1912, pachebotul Titanic, al companiei White Star, s-a ciocnit de un aisberg, în cursul primului său voiaj transatlantic de la Southampton la New York, și s-a scufundat. Peste 1 500 de pasageri și de membri ai echipajului au murit, unul dintre motive fiind acela că vasul avea bărci de salvare pentru numai jumătate dintre oamenii aflați la bord. (n. trad.)

[45] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 21.

[46] Dosarul căpitanului William Thomas Turner (D42/GM/V6/1, Arhivele Companiei Cunard).

[47] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 110; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 49.

WASHINGTON: LOCUL ÎNSINGURĂRII

Trenul care transporta corpul lui Ellen Axson Wilson a intrat în gara din Rome, Georgia, la ora 14:30, marți, pe 11 august 1914, sub un cer plumburiu-închis, în dangătul clopotelor.[48] Coșciugul a fost așezat într-un dric și, în scurt timp, cortegiul a început să străbată orașul, către biserica unde urma să aibă loc slujba de înmormântare, Biserica Presbiteriană, la care fusese pastor tatăl doamnei Wilson. Străzile erau pline de bărbați și femei care veniseră să-i aducă un ultim omagiu și să-și arate sprijinul pentru soțul ei, președintele Woodrow Wilson. Cei doi fuseseră căsătoriți 29 de ani. Membrii familiei au purtat sicriul în biserică, în timp ce organistul interpreta Marșul funebru compus de Chopin – acea temă aspră, obositoare, a scenelor mortuare de pretutindeni. A fost o slujbă scurtă: corul a cântat două cântece religioase, care fuseseră preferatele răposatei. Pe urmă, procesiunea s-a îndreptat către cimitirul de pe Myrtle Hill („Colina cu mirt“) și a început să plouă. Dricul a trecut pe lângă niște fete îmbrăcate în alb, care țineau în mâini ramuri de mirt. În spatele fetelor, se adunaseră locuitori ai orașului și vizitatori, fără pălării, în ciuda ploii.

Fusese înălțat un cort deasupra mormântului pentru a-i adăposti pe Wilson și pe prietenii și membrii familiei, care alcătuiau cortegiul funerar. Ploaia se întețise și cădea bufnind pe țesătura cortului. Spectatorii l-au văzut pe președinte cum tremura de plâns; cei de foarte aproape au văzut lacrimi pe obrajii lui.

Apoi, rudele îndoliate s-au întors la automobilele lor, iar spectatorii – să fi fost o mie – s-au împrăștiat. Wilson a rămas de unul singur lângă mormânt, fără să vorbească și fără să se miște, până când sicriul a fost complet acoperit de pământ.

Odată cu moartea soției sale, Woodrow Wilson a intrat într-o nouă perioadă de singurătate, iar povara conducerii a început să-l apese mai mult ca niciodată. Soția îi murise joi, 6 august, în urma unei boli de rinichi,

cunoscută pe atunci ca boala lui Bright, la două zile după ce Marea Britanie intrase în noul război din Europa și la numai un an și jumătate de când își începuse el primul mandat.[49] Pierzând-o pe ea, nu-și pierduse numai persoana cea mai apropiată, ci și principala sfătuitoare, ale cărei observații le considerase foarte utile în ceea ce privește conturarea propriei sale gândiri. Casa Albă a devenit pentru el un loc al însingurării, bântuit nu de stafia lui Lincoln, așa cum credeau anumiți membri ai personalului de la reședință, ci de amintirile lui cu Ellen. O vreme, a părut că durerea îl secătuia de puteri. Medicul și, de multe ori, partenerul său de golf, doctorul Cary Grayson, s-a neliniștit: „De câteva zile, nu e bine deloc“, scria Grayson, pe 25 august 1914, într-o scrisoare către o prietenă, Edith Bolling Galt. „L-am convins ieri să rămână în pat în cursul dimineții. Când m-am dus să-l văd, îi curgeau lacrimile pe față. A fost o scenă sfâșietoare, nimeni nu și-ar putea imagina un tablou mai trist. Un mare om cu inima sfâșiată.“[50]

Mai târziu, în același august, Wilson a reușit să plece la casa de la țară din Cornish, în statul New Hampshire, numită Casa Harlakenden[51], o reședință georgiană încăpătoare, care se înălța deasupra fluviului Connecticut și pe care o închiriase pentru două veri. Prietenul lui Wilson, colonelul Edward House, i s-a alăturat și a fost impresionat de profunzimea durerii președintelui. La un moment dat, când vorbeau despre Ellen, Wilson i-a spus lui House, cu ochii în lacrimi, că „se simțea ca o mașinărie care nu mai avea combustibil și că nu mai era nimic în el care să aibă sens“[52]. Președintele, a scris House în jurnalul său, „aștepta cu groază următorii doi ani și jumătate. Nu vedea cum ar mai fi putut să-i ducă până la capăt.“

Erau crize pe toate fronturile. Statele Unite nu scăpaseră încă din cleștii unei recesiuni aflate acum în cel de-al doilea an. Sudul, în mod deosebit, era în suferință.[53] Bumbacul, principalul produs al regiunii, fusese transportat mai ales cu nave străine, însă războiul provocase o criză acută de vase ai căror proprietari le țineau în porturi, de frică să nu le atace submarinele; între timp, beligeranții puneau stăpânire pe propriile nave comerciale, pentru a le folosi în scopuri militare. Așa încât milioane de baloturi de bumbac se adunau în stive pe cheiurile din Sud. Erau probleme și cu muncitorii. Sindicatul Minerilor din America făcea grevă în Colorado. În aprilie precedent, statul trimisese o subunitate din cadrul Gărzii Naționale

pentru a sparge greva, rezultatul fiind masacrul de la Ludlow, Colorado, soldat cu moartea a 24 de bărbați, femei și copii. Între timp, dincolo de granița de sud, violența și tulburările continuau să creeze probleme și Mexicului.

Marea teamă a lui Wilson era, însă, că America s-ar fi văzut cumva târâtă în războiul din Europa. Însuși faptul că războiul izbucnise reprezenta pentru el o sumbră uluire, căci păruse a se ivi de nicăieri. La începutul acelei veri frumoase din 1914, una dintre cele mai însorite pe care le văzuse vreodată Europa, nu existase nici un semn de război, nici o dorință clară în acest sens. Pe 27 iunie, ziua dinaintea celei în care Europa își începuse alunecușul către haos, cititorii ziarelor din America nu găsiseră în ele decât cele mai neinteresante noutăți. Principala știre de pe prima pagină a ziarului The New York Times[54] se referea la faptul că Universitatea Columbia câștigase, în sfârșit, concursul de canotaj, la care participau mai multe universități, după 19 ani de eșecuri. O reclamă la cerealele pentru mic dejun Grape-Nuts vorbea despre război, dar despre unul din curtea școlii, ridicând în slăvi capacitatea cerealelor de a-i ajuta pe copii să iasă învingători în luptele cu pumnii: „Ceea ce mâncăm influențează – mai mult decât am putea crede – un trup voinic și niște nervi puternici“. Iar pagina din Times dedicată vieții sociale numea zeci de personalități, printre care un Guggenheim și un anume Wanamaker, programate să se îmbarce pentru călătoria spre Europa, în acea zi, pe Minneapolis, Caledonia, Zeeland și două nave germane, Prinz Friedrich Wilhelm și giganticul Imperator, cu șapte metri mai lung decât fusese Titanicul.

În Europa, capetele încoronate și înaltele oficialități plecau la casele lor de la țară.[55] Kaiserul Wilhelm avea să se îmbarce curând pe iahtul său, Hohenzollern, pentru a porni într-o croazieră prin fiordurile Norvegiei. Președintele Franței, Raymond Poincaré, și ministrul său de Externe plecaseră deja pe mare, într-o vizită de stat, la țarul Nicolae al II-lea al Rusiei, care se mutase în reședința lui de vară. Winston Churchill, pe atunci în vârstă de 40 de ani și ajuns deja Prim-Lord al Amiralității, cea mai importantă oficialitate din cadrul Marinei, se dusese pe litoral, la casa lui din Cromer, de la Marea Nordului, la 160 de kilometri nord de Londra, unde-l așteptau soția Clementine și copiii.

În Anglia, publicul profan era siderat, dar nu de vreo perspectivă a războiului, ci de expediția în Antarctica, planificată de sir Ernest Shackleton, care urma să se îmbarce pe velierul Endurance și să plece pe 8 august de la Plymouth, aflat pe coasta de sud-est a Marii Britanii.[56] La Paris, marea fascinație era procesul în care era judecată Henriette Caillaux, soția fostului prim-ministru Joseph Caillaux, arestată pentru uciderea redactorului-șef al ziarului parizian Le Figaro, după ce ziarul publicase o scrisoare intimă pe care prim-ministrul i-o scrisese înainte de căsătoria lor, pe când aveau împreună o relație adulteră. Furioasă, doamna Caillaux își cumpărase un pistol, exersase tirul în atelierul armurierului, apoi se dusese la biroul redactorului-șef și trăsese de șase ori. În mărturia ei, întrebuințând fără intenție o metaforă pentru ceea ce avea să se abată în curând asupra Europei, spusese: „Pistoalele astea sunt niște lucruri îngrozitoare. Se descarcă singure.“[57] Fusese achitată, după ce convinsese completul de judecată că asasinatul fusese o crimă pasională.

Departe, așadar, de o aclamare a războiului, exista credința răspândită, chiar dacă naivă, că un război de tipul celor care zguduiseră Europa în secolele trecute era de-acum depășit – că economiile națiunilor deveniseră atât de strâns legate una de alta, încât un război, chiar dacă ar fi izbucnit, s-ar fi încheiat rapid.[58] Capitalul circula peste granițe. Belgia devenise a șasea economie din lume ca mărime, dar nu datorită manufacturilor, ci banilor care circulau prin băncile ei. Perfecționarea mijloacelor de comunicație – telefon, telegraf, cablu și, mai recent, a comunicațiilor prin unde radio – unise și mai mult națiunile, așa cum o făcuseră și capacitatea și vitezele din ce în ce mai mari ale vapoarelor cu aburi și dezvoltarea căilor ferate. Turismul se dezvoltase și el. Nu mai era ceva destinat numai celor bogați, ci devenise o pasiune și pentru clasa de mijloc. Populațiile creșteau, piețele se extindeau. În Statele Unite, cu toată recesiunea, compania Ford Motor anunțase că plănuia să dubleze dimensiunile uzinei sale.[59]

Dar vechile tensiuni și ostilități persistau.[60] Regele George al V-lea al Marii Britanii îl detesta pe vărul său, kaiserul Wilhelm al II-lea, conducătorul suprem al Germaniei; iar Wilhelm, la rândul său, invidia în așa măsură ampla colecție de colonii și dominația autoritară a mărilor de către Marea Britanie, încât, în 1900, Germania inițiase o campanie de construire de nave

militare într-o cantitate suficient de mare și la o scară suficient de vastă, ca să se poată confrunta cu flota britanică. Acest lucru, mai apoi, determinase Marea Britanie să demareze o modernizare intensivă a propriei flote, pentru care crease o nouă categorie de nave militare, cuirasatele, dotate cu arme de dimensiuni și de o forță cum nu mai fuseseră utilizate până atunci pe mare. Armatele crescuseră și ele numeric. Ca să țină pasul una cu cealaltă, Franța și Germania introduseseră serviciul militar obligatoriu. Fervoarea naționalistă era în ascensiune. Austro-Ungaria și Serbia împărtășeau un resentiment reciproc latent. Sârbii nutreau ambiții pan-slave, care puneau în primejdie amestecul de teritorii și etnii aflat la temelia Imperiului Austro-Ungar (de obicei numit, simplu, Austria). Între acestea, se numărau câteva regiuni agitate, precum Herțegovina, Bosnia și Croația. După cum se exprima un istoric, „Europa avea prea multe frontiere, prea multe istorii – prea bine ținute minte –, prea mulți soldați care să-i dea siguranță“[61].

În secret, națiunile începuseră să plănuiască deja cum aveau să se folosească de acei soldați, dacă ar fi avut nevoie de ei. Încă din 1912, Comitetul Apărării Imperiale al Marii Britanii plănuise ca, în eventualitatea unui război cu Germania, cea dintâi acțiune să fie tăierea cablurilor telegrafice germane transoceanice.[62] Între timp, în Germania, generalii se îndeletniceau cu detalierea unui plan conceput de feldmareșalul Alfred von Schlieffen, al cărui nucleu era o vastă manevră, prin care forțele germane ar fi fost aduse, prin teritoriul neutru belgian, până în Franța, ocolind astfel rețelele de apărare amplasate de-a lungul frontierei germano-franceze.[63] Faptul că Marea Britanie ar fi putut obiecta – ba mai mult, ar fi fost obligată să intervină, în calitate de cogarant al neutralității belgienilor – nu părea să preocupe foarte mult pe cineva. Schlieffen calculase că războiul din Franța s-ar fi terminat în 42 de zile, după care forțele germane ar fi schimbat direcția și ar fi pornit în marș către Rusia. Ceea ce nu luase în calcul, însă, fusese ce s-ar fi întâmplat dacă forțele germane nu triumfau în timpul alocat și dacă Marea Britanie ar fi intrat în luptă.

Războiul începuse cu echivalentul geopolitic al focului de pădure. La sfârșitul lui iunie, arhiducele Franz Ferdinand, inspector-general al armatei austro-ungare, călătorise în Bosnia, care fusese anexată de Austria în 1908. În timp ce mergea cu mașina prin Sarajevo, fusese împușcat mortal de un

asasin sponsorizat de Mâna Neagră, un grup devotat idealului de unire a Serbiei cu Bosnia. Pe 28 iulie, Austria șocase lumea întreagă declarând război Serbiei.

„Este incredibil – in-cre-di-bil“[64], zisese Wilson, în timp ce lua prânzul cu fiica lui, Nell, și cu soțul acesteia, William McAdoo, secretarul Trezoreriei. Chiar și așa, președintele nu dăduse incidentului decât o atenție redusă. Pe atunci, soția lui zăcea grav bolnavă, și numai acest lucru îi consuma lui sufletul și mintea. O avertizase pe fiica lui: „Să nu-i spui nimic mamei tale despre asta“.

Disputa dintre Austria și Serbia s-ar fi putut încheia cu atât: un război mic împotriva unei țări balcanice turbulente. Într-o săptămână, însă, focul de pădure se transformase într-un incendiu scăpat de sub control, sporind fricile, reînviind animozitățile, activând alianțe și înțelegeri și punând în mișcare planuri de mult puse la cale. Marți, 4 august, urmând planul Schlieffen, forțele germane intraseră în Belgia, târând în urma lor niște tunuri enorme, care puteau să arunce în aer fortărețe și să lanseze proiectile cântărind aproape o tonă fiecare. Marea Britanie declarase război, alăturându-se Rusiei și Franței – Aliații; Germania și Austro-Ungaria se uniseră sub denumirea de Puterile Centrale. În aceeași zi, Wilson declarase că America rămânea neutră, printr-o proclamație prezidențială, care interzicea accesul navelor de război ale Germaniei și Marii Britanii, și celor ale tuturor beligeranților, în porturile Statelor Unite. Mai târziu, la o săptămână după înmormântarea soției lui, luptându-se cu durerea personală ca să se concentreze asupra traumei mai mari a lumii, Wilson a spus națiunii: „Trebuie să fim imparțiali în gândire, ca și în acțiune, trebuie să ne controlăm sentimentele, precum și orice negociere care ar putea fi interpretată ca o preferință pentru vreuna dintre părțile beligerante în detrimentul alteia“[65].

El avea sprijinul deplin al publicului american. Un jurnalist britanic, Sydney Brooks, care scria pentru North American Review, a estimat că America era exact la fel de izolaționistă ca întotdeauna. „Și de ce nu?“, se întreba el. „Statele Unite se află departe, sunt un teritoriu de necucerit, uriaș, fără vecini ostili, chiar și fără vreun vecin care să dețină o putere comparabilă cu a lor, și duc un trai de un calm aproape imperturbabil, scutit

de disputele și animozitățile, de presiunea neîntreruptă și de contrapresiunea, care zăpăcesc lumea ceva mai veche și mai înghesuită.“[66]

Deși simplă în teorie, neutralitatea era fragilă în practică. Pe măsură ce focul se extindea, s-au construit alte alianțe. Turcia s-a alăturat Puterilor Centrale; Japonia – Aliaților. În curând, lupta era în plină desfășurare în colțuri îndepărtate ale lumii, pe uscat, în aer și pe apă, ba chiar sub apă, submarinele germane având o rază de acțiune care le permitea să ajungă tocmai până în apele din largul coastelor vestice ale Marii Britanii. O dispută izolată în jurul unui asasinat din Balcani se transformase într-o conflagrație mondială.

Principalul câmp de luptă era, însă, Europa, și acolo Germania dăduse clar de înțeles că avea să fie un război cum nu se mai întâlnise, în care nici o parte nu va fi fost cruțată. În timp ce Wilson își jelea soția, forțele germane prezente în Belgia au intrat în orașe și sate liniștite, au luat ostatici din rândurile populației civile și i-au executat, pentru a descuraja rezistența. În orașul Dinant, soldații germani au împușcat 612 bărbați, femei și copii. Presa americană a numit aceste atrocități acte cu „caracter îngrozitor“, termenul fiind utilizat pe atunci pentru a descrie ceea ce avea să se numească terorism în generațiile ulterioare. Pe 25 august, forțele germane au început asaltul împotriva orașului belgian Louvain, „Oxfordul Belgiei“, un oraș universitar care găzduia o bibliotecă importantă.[67] Trei zile de bombardamente și de crime au lăsat în urmă 209 civili morți, 1 100 de clădiri arse și biblioteca distrusă, cu tot cu cele 230 000 de cărți, manuscrise inestimabile și artefacte ale sale. Asaltul a fost considerat un afront adus nu doar Belgiei, ci lumii întregi. Wilson, fost rector al Universității Princeton, „a suferit foarte mult de pe urma distrugerii orașului Louvain“, după cum spunea prietenul său, colonelul House; președintele se temea că „războiul avea să arunce lumea înapoi cu trei sau patru secole“[68].

Fiecare parte fusese încrezătoare că avea să iasă victorioasă în câteva luni, dar, la sfârșitul lui 1914, războiul se transformase într-un impas macabru, marcat de bătălii în care mureau zeci de mii de oameni, fără ca vreuna din părți să câștige teren. Primele bătălii cu denumiri sonore s-au desfășurat în toamna și iarna din acel an – a Frontierelor, de la Mons, pentru Marna și

prima bătălie pentru Ypres. La sfârșitul lui noiembrie, după patru luni de lupte, armata franceză pierduse 306 000 de oameni, aproximativ echivalentul populației din Washington, D.C., în 1910. Numărul pierderilor de vieți germane era de 241 000.[69] La sfârșitul anului, un șir de tranșee paralele, care alcătuiau Frontul de Vest, se întindeau pe aproape 800 de kilometri, de la Marea Nordului până în Elveția, despărțite din loc în loc de „teritorii ale nimănui“, nu mai late, pe alocuri, de 25 de metri.[70]

Pentru Wilson, care suferea deja de depresie, toate acestea erau extrem de îngrijorătoare.[71] El i-a scris colonelului House: „Pe zi ce trece, simt povara aproape insuportabilă a acestui lucru“[72]. Un sentiment asemănător a exprimat și într-o scrisoare către ambasadorul său în Marea Britanie, Walter Hines Page. „Toată această problemă este foarte vie în mintea mea, dureros de vie, și așa a fost aproape de când a început conflictul“[73], scria el. „Cred că gândurile și imaginația mea cuprind tabloul și-i înțeleg importanța din toate punctele de vedere. Trebuie să mă forțez să nu stăruiesc asupra lui, ca să evit apatia care vine din înțelegerea profundă și din stăruința asupra unor elemente prea vaste, pentru a putea fi pricepute deocamdată sau controlate în vreun fel prin discuții.“

Totuși, a existat cel puțin un moment în care durerea lui a părut să se diminueze.[74] În noiembrie 1914, Wilson a mers în Manhattan, ca să-l viziteze pe colonelul House. În acea seară, pe la ora nouă, cei doi au pornit într-o plimbare de la reședința lui House, fără să se ascundă în vreun fel, dar și fără să facă publicitate faptului că președintele Statelor Unite se plimba pe străzile din Manhattan. Au mers de-a lungul Străzii 53, pe Bulevardul Șapte, pe Broadway, reușind cumva să nu le atragă atenția trecătorilor. S-au oprit să asculte câțiva oratori de pe trotuare, dar aici Wilson a fost recunoscut și îndată s-a adunat o mulțime de oameni. Președintele Wilson și colonelul House au mers mai departe, urmați acum de o mare de newyorkezi care se țineau după ei. Cei doi au intrat în holul hotelului Waldorf Astoria, s-au urcat în lift și i-au cerut liftierului mirat să oprească la un etaj superior. Au coborât, au mers până la capătul opus al hotelului, au găsit un alt grup de lifturi și s-au întors în hol, apoi au ieșit pe o ușă laterală.

După o scurtă plimbare pe Bulevardul Cinci, au luat un autobuz și au mers cu el până unde-și avea House apartamentul. Oricât de amuzantă ar fi fost această evadare, ea nu l-a lecuit pe Wilson de starea proastă. La întoarcere, acesta i-a mărturisit lui House că, în timp ce se plimbau prin oraș, el, unul, și-ar fi dorit să-l omoare cineva.

În ciuda stării de spirit sumbre care-l anima, Wilson reușea, totuși, să vadă Statele Unite ca pe ultima și cea mai mare speranță a lumii. „Suntem în relații de pace cu toată lumea“[75], spunea el în decembrie 1914, în discursul anual ținut în fața Congresului. În ianuarie următor, l-a trimis pe colonelul House într-o misiune neoficială în Europa, ca să încerce să afle condițiile în care Aliații și Puterile Centrale ar fi fost, eventual, dispuse să înceapă negocierile de pace.

House și-a rezervat un loc pe vasul de pasageri cel mai mare și mai rapid aflat în circulație pe atunci, Lusitania, și a călătorit sub un nume fals. Când a intrat în apele din largul coastelor Irlandei, căpitanul de atunci al navei, Daniel Dow, urmând o tradiție acceptată pe timp de război, a înălțat un steag american ca o ruse de guerre[76], ca să protejeze nava de atacul submarinelor germane.[77] Acțiunea l-a uimit pe House și a stârnit vâlvă la bordul vasului, însă, ca modalitate de deghizare, avea o valoare dubitabilă: America nu deținea în folosință vreo navă de linie de asemenea dimensiuni, cu acea siluetă distinctivă, cu patru coșuri.

Incidentul a scos în evidență mulțimea de forțe care amenințau să submineze neutralitatea americană. Bătăliile din Europa nu reprezentau o prea mare îngrijorare, Statele Unite fiind foarte îndepărtate și în siguranță, apărate de ocean. Noul război submarin agresiv al Germaniei era cel care prezenta cel mai mare pericol.

La începutul războiului, nici Germania, nici Marea Britanie nu înțeleseseră adevărata natură a submarinului[78], nici nu realizaseră că acesta putea genera ceea ce mai târziu Churchill a numit „acea formă ciudată de război, până acum necunoscută experienței umane“[79].

Numai câteva spirite vizionare[80] au părut a înțelege că submarinul avea să forțeze, prin construcția sa, o schimbare în strategia navală militară. Unul dintre ele a fost sir Arthur Conan Doyle, care, cu un an și jumătate înainte de război, a scris o povestire (publicată abia în iulie 1914), în care-și imagina un conflict între Anglia și o țară fictivă, Norlandia, „una dintre cele mai mici puteri din Europa". În povestire, intitulată Pericol!, Norlandia pare să fie depășită inițial de situație, fără speranță, dar acea țară mică deține o armă secretă – o flotilă de opt submarine, pe care le desfășoară în largul coastelor Angliei, ca să atace navele comerciale care sosesc, atât pe cele de mărfuri, cât și pe cele de pasageri. Când și-a conceput intriga Doyle, submarinele existau, dar comandanții de marină britanici și germani le considerau lipsite de importanță. Submarinele Norlandiei aduc, însă, Anglia în pragul foametei. La un moment dat, fără să avertizeze, comandantul flotilei de submarine, căpitanul John Sirius, trimite o singură torpilă și scufundă o navă de pasageri a companiei White Star, Olympic. În cele din urmă, Anglia se predă. Cititorii au considerat acest ultim atac peste măsură de șocant, deoarece Olympic era un vas real. Geamănul său fusese Titanicul, scufundat cu mult înainte ca Doyle să-și scrie povestirea.

Menită să tragă un semnal de alarmă și să ridice nivelul de pregătire maritimă a Angliei, povestirea era și antrenantă, și terifiantă, dar a fost considerată, în mare măsură, prea exagerată ca să fie și credibilă: comportamentul căpitanului Sirius ar fi încălcat un cod maritim fundamental, așa-numitul regulament al crucișătorului, sau legea prăzii de război naval, creat în secolul al XIX-lea, pentru a reglementa războiul naval purtat împotriva navelor civile. Respectat de toate puterile maritime de atunci, regulamentul afirma că o navă de război putea opri și cerceta un vas comercial, dar trebuia să aibă grijă ca echipajul acestuia să fie în siguranță și ca vasul să fie adus într-un port din apropiere, unde un „tribunal al prăzilor de război" urma să-i decidă soarta. Regulamentul interzicea ca vasele de pasageri să fie atacate.

În povestire, naratorul lui Doyle respingea ca pe o iluzie convingerea englezilor că nici o națiune nu s-ar fi coborât la un asemenea nivel. „Bunul-simț" – afirmă căpitanul Sirius – „ar fi trebuit să le spună celor de pe vas că dușmanul va juca jocul care-l favorizează cel mai mult – că nu va întreba ce are voie să facă și ce nu, ci va trece direct la fapte și apoi va vorbi despre

ele.“ Previziunea lui Doyle a fost respinsă ca fiind prea fantastică, pentru a fi luată în seamă.[81]

Dar până și amiralul britanic Jacky Fisher, despre care se spunea că era autorul reformării și modernizării Marinei britanice – el a fost cel care a conceput primul cuirasat –, era îngrijorat de cum ar fi putut să transforme submarinele războiul naval. Într-un memorandum scris cu șapte luni înainte de război, Fisher anticipa că Germania urma să desfășoare submarine pentru a scufunda vase comerciale neînarmate și că nu ar fi depus nici un efort pentru salvarea echipajelor acelor nave. Punctele forte și limitările submarinului făceau ineluctabil acest rezultat, susținea el. Un submarin nu avea loc să aducă la bordul său echipajul unei nave comerciale și nu avea suficienți oameni la bord pe care să-i trimită să preia operațiunile navei comerciale.

Mai mult, după Fisher, logica războiului impunea, dacă se adopta o astfel de strategie, ca ea să fie urmată până la cel mai înalt grad posibil. „Esența războiului este violența“ – scria el –, „iar moderația în război este o imbecilitate.“[82]

Churchill a respins viziunea lui Fisher. Utilizarea submarinelor pentru atacarea navelor comerciale neînarmate fără avertisment, a scris el, ar fi fost o practică „diametral opusă legilor și practicilor străvechi ale mării“[83].

Totuși, chiar și el recunoștea că asemenea tactici, dacă erau folosite împotriva unor ținte militare, constituiau un „război just“, însă inițial nici el, nici omologii săi germani nu s-au așteptat ca submarinul să joace un rol atât de important în bătăliile din largul oceanului. Gândirea strategică a ambelor tabere s-a concentrat pe flotele lor principale, Marea Flotă (Grand Fleet) britanică și Flota de Larg (Hochseeflote) germană și ambele au anticipat un joc de tipul totul-sau-nimic, un duel maritim trafalgaresc[84], în care ambele aveau să-și utilizeze marile nave de luptă. Dar nici una dintre tabere nu voia să fie prima care s-o provoace direct pe cealaltă. Marea Britanie avea o putere de foc mai mare – 27 de nave de luptă din categoria cuirasatelor, față de 16 ale Germaniei –, dar Churchill a recunoscut că evenimente aleatorii ar fi putut anula respectivul avantaj, „dacă ar fi intervenit vreo sinistră noutate

sau eroare“[85]. Pentru siguranță suplimentară, Amiralitatea a stabilit baza flotei la Scapa Flow, un fel de insulă-fortăreață alcătuită din insulele Orkney, la nord de Scoția. Churchill se aștepta ca Germania să facă prima mișcare, timpuriu și în forță, fiindcă niciodată n-ar fi fost mai puternică flota germană, decât la începutul războiului.

Strategii din Germania, pe de altă parte, recunoșteau superioritatea Marii Britanii[86] și au conceput un plan în care navele germane aveau să efectueze raiduri limitate împotriva flotei britanice, pentru a-i slăbi treptat puterea, campanie pe care amiralul german Reinhard Scheer a numit-o „război de gherilă“, împrumutând un termen spaniol pentru războiul la scară mică, practicat de la începutul secolului al XIX-lea. Odată ce flota britanică ar fi fost slăbită, scria Scheer, flota germană ar fi căutat un prilej „favorabil“ pentru bătălia culminantă.

„Am așteptat, așadar“ – a scris Churchill –, „și nu s-a întâmplat nimic. Nu s-a petrecut imediat nici un mare eveniment. Nu s-a dat nici o luptă.“[87]

La începutul războiului, submarinul abia dacă era luat în calcul de planificatorii strategici ai ambelor părți. „În acele zile de început“ – scria Hereward Hook, un tânăr marinar britanic –, „nu cred că-și dădea seama cineva că un submarin ar putea provoca pagube.“[88] El avea să afle în curând contrariul, în timpul unui incident care a demonstrat pe viu adevărata putere destructivă a submarinelor și a dezvăluit o eroare gravă în construcția marilor nave militare britanice.[89]

În zorii zilei de marți, 22 septembrie 1914, trei mari crucișătoare britanice, HMS[90] Aboukir, Hogue și Cressy, aflate în patrulare într-o zonă din Marea Nordului din largul coastelor Olandei, cunoscută și ca „Mulți de 14“[91], navigau cu o viteză de opt noduri, un ritm de plimbare, care s-a dovedit a fi și nesăbuit. Navele erau pline de cadeți. Hook, unul dintre ei, avea 15 ani și fusese repartizat pe Hogue. Navele erau vechi și lente, și atât de clar expuse riscului, încât, în cadrul Marii Flote britanice, erau poreclite „escadrila momeală vie“[92]. Hook – care mai târziu a fost promovat, ajungând nici mai

mult, nici mai puțin decât Căpitanul Hook[93] – se afla în cabină, dormind, când a fost trezit, la ora 6:20 dimineața, de „o zguduitură puternică“ a hamacului. Un elev-ofițer încerca să-i trezească, și pe el, și pe alți cadeți, pentru a-i alerta cu privire la faptul că unul dintre crucișătoarele cele mari, Aboukir, fusese torpilat și se scufunda.

Hook s-a repezit pe punte și a privit cum Aboukir începuse să se aplece pe-o parte. În câteva minute, nava s-a scufundat și a dispărut. Aceasta a fost, scria el, „prima imagine, pentru mine, a unor oameni care se luptau pentru viețile lor“[94].

Nava lui și celălalt crucișător intact, Cressy, au făcut manevre pentru a-i salva pe marinari din apă, fiecare oprindu-se la câteva sute de metri depărtare, pentru a lansa bărci la apă. Hook și colegii lui din echipaj au primit ordin să arunce peste bord orice putea pluti, ca să-i ajute pe cei din valuri. Câteva clipe mai târziu, două torpile au lovit și nava lui, Hogue, și, în șase-șapte minute, „nu se mai vedea nici urmă de ea“, scria Hook. El însuși a fost scos din apă, într-una dintre bărcile de salvare lansate mai devreme chiar de Hogue. După ce a adunat mai mulți supraviețuitori, barca de salvare s-a îndreptat către cel de-al treilea crucișător, Cressy. Dar o nouă torpilă străpungea deja valurile în direcția lui. Cressy a fost izbit dinspre tribord. Ca și celelalte două crucișătoare, a început imediat să se aplece pe-o parte. Spre deosebire de celelalte două, însă, la un moment dat, nu s-a mai înclinat, și s-ar fi zis că avea să rămână, pe linia de plutire. Apoi, însă, o a doua torpilă a țâșnit și a lovit magazia în care era depozitată muniția pentru armamentul greu al crucișătorului. Cressy a explodat și s-a scufundat. Acolo unde, cu doar o oră mai devreme, se aflaseră trei crucișătoare falnice, mai erau acum numai câțiva oameni, câteva bărci mici și resturi de epave. Un singur submarin german, Unterseeboot[95]-9 – prescurtat U-9 – comandat de Kapitänleutnant[96] Otto Weddigen, scufundase toate cele trei vase, omorând 1 459 de marinari britanici, mulți dintre ei doar niște adolescenți.

De blamat erau, desigur, Weddigen și submarinul său, însă construcția vaselor de luptă – buncărele lor de cărbuni longitudinale – a contribuit mult la viteza cu care s-au scufundat și, prin urmare, la numărul de vieți pierdute.

Odată sparte, buncărele au făcut ca o latură din coca fiecărei nave să se umple rapid cu apă, creând o dezechilibrare catastrofală.

Dezastrul a avut și un efect secundar important: deoarece două dintre crucișătoare se opriseră să-i ajute pe supraviețuitorii atacului inițial și astfel deveniseră ținte ușoare, Amiralitatea a dat ordine prin care le interzicea navelor militare mari britanice să vină în ajutorul victimelor submarinelor germane.

În toamna și iarna anului 1914, submarinele Germaniei au început să capteze tot mai mult atenția lui Wilson, datorită unei noi schimbări în strategia navală militară germană, care a adus cu sine amenințarea unei situații complicate, care se agrava constant. Incidentul cu crucișătorul Aboukir, precum și alte atacuri încununate de succes împotriva navelor britanice, i-a făcut pe strategii germani să vadă submarinele într-o nouă lumină. Acestea se dovediseră a fi mai rezistente și mai mortale decât fusese preconizat, adică tocmai bune pentru efortul de gherilă al Germaniei de a slăbi puterea Marii Flote britanice. Dar performanța lor a sugerat și o altă utilitate. La sfârșitul anului, Germania transformase interceptarea navelor comerciale într-o funcție tot mai importantă a Marinei, aceea de a opri fluxul de muniții și de provizii către forțele Aliaților. Acest rol căzuse inițial în sarcina marilor crucișătoare auxiliare ale Marinei – foste vase oceanice de linie transformate în nave de război –, dar aceste crucișătoare fuseseră, cele mai multe, măturate de pe mare de puternica flotă militară a Marii Britanii. Prin însăși natura lor, submarinele ofereau un mijloc eficient de a continua campania.

Ele sporeau, de asemenea, riscul ca o navă americană să fie scufundată accidental sau cetățeni americani care călătoreau pe vase ale Aliaților să fie răniți. La începutul lui 1915, acest risc a părut să crească amețitor. Pe 4 februarie, Germania a emis o proclamație prin care apele din jurul Insulelor Britanice erau declarate „zonă de război“, unde toate navele inamice puteau deveni țintele unor atacuri fără avertisment. Acest lucru a reprezentat o amenințare deosebit de puternică pentru Marea Britanie: ca națiune insulară, care importa două treimi din alimentele sale[97], aceasta era cu totul

dependentă de comerțul maritim. Navele neutre erau, de asemenea, în pericol, avertiza Germania, deoarece înclinația Marii Britanii de a arbora drapele false făcuse în așa fel încât comandanților de submarine germane să le fie imposibil să se mai încreadă în marcajele unei nave, pentru a determina dacă aceasta era cu adevărat neutră. Germania justifica noua campanie ca fiind o replică la o blocadă inițiată anterior de Marea Britanie, în cadrul căreia Marina britanică a încercat să intercepteze toate cargourile care se îndreptau către Germania. (Marea Britanie avea un număr mai mare decât dublu de submarine față de Germania, dar le folosea îndeosebi pentru apărarea zonelor de coastă, nu pentru a opri nave comerciale.) Oficialitățile germane se plângeau că Marea Britanie nu făcuse nici o încercare de a distinge cargourile destinate unor scopuri ostile de cele pașnice și acuzau că adevăratul obiectiv al Marii Britanii fusese acela de a înfometa civilii și, astfel, de a „condamna la nimicire întreaga populație a Germaniei“[98].

Ceea ce nu a recunoscut Germania niciodată a fost faptul că Marea Britanie doar a confiscat cargourile, în timp ce submarinele germane au scufundat nave și au omorât oameni. Comandanții germani păreau să fie orbi în privința acestei distincții. Amiralul german Scheer scria: „Există, oare, cu adevărat vreo diferență, pur și simplu, dintr-un punct de vedere uman, dacă acele mii de oameni care se înecă poartă uniforme ale Marinei militare ori se află pe o navă comercială care-i duce alimente și muniție inamicului, prelungind astfel războiul și sporind numărul de femei și de copii care suferă din cauza războiului?“[99]

Proclamația Germaniei l-a scandalizat pe președintele Wilson; pe 10 februarie 1915, el și-a telegrafiat răspunsul oficial, declarându-se sceptic în privința faptului că Germaniei i-ar fi trecut măcar prin gând să folosească submarine împotriva navelor comerciale neutre și a avertizat că avea să tragă „aspru la răspundere“[100] Germania pentru orice incident în care vreo navă americană ar fi fost scufundată sau cetățeni americani ar fi fost răniți sau uciși. A declarat, în plus, că Statele Unite „aveau să ia orice măsuri s-ar fi dovedit necesare pentru a proteja viețile și bunurile americane și pentru a le asigura cetățenilor americani posibilitatea de a se bucura pe deplin de drepturile lor recunoscute pe mare“.

Forța intervenției lui Wilson i-a luat pe liderii germani prin surprindere. În exterior, Germania părea un teribil monolit, hotărât să-și poarte războiul împotriva navelor comerciale. Dar, în realitate, noua campanie a submarinelor determinase o sciziune la cele mai înalte niveluri ale conducerii militare și civile din Germania. Cei mai înflăcărați susținători ai campaniei erau oficialități de rang înalt din Marină; printre oponenții ei se numărau comandantul forțelor militare ale Germaniei din Europa, generalul Erich von Falkenhayn, și cel mai înalt lider politic al națiunii, cancelarul Theobald von Bethmann-Hollweg[101]. Scrupulele morale nu aveau nimic de-a face cu opoziția celor doi. Ambii se temeau că războiul submarin al Germaniei nu putea conduce decât la dezastru, determinând America să renunțe la neutralitate și să treacă de partea Marii Britanii.

Protestul lui Wilson, însă, nu i-a impresionat pe adepții germani fanatici ai submarinelor. Ei susțineau că, orice s-ar fi întâmplat, Germania trebuia să-și intensifice campania și să distrugă toate navele din zona de război. Promiteau să zdruncine Marea Britanie din temelii, cu mult înainte ca Statele Unite să poată mobiliza o armată și s-o trimită pe câmpul de luptă.

Ambele tabere au întreprins manevre pentru a câștiga sprijinul kaiserului Wilhelm, care, în calitatea sa de conducător militar suprem al națiunii, avea ultimul cuvânt. El i-a autorizat pe comandanții submarinelor germane să scufunde orice navă, indiferent de ce drapel ar fi arborat sau ce marcaje ar fi purtat, dacă aveau motive să creadă că era britanică sau franceză. Încă și mai important, le-a dat căpitanilor permisiunea de a face acest lucru în timp ce se aflau sub nivelul mării, fără vreun avertisment.

Cel mai grav dintre efectele întregii chestiuni a fost acela de a lăsa decizia privitoare la ce navă să fie cruțată și la ce navă să fie scufundată la discreția fiecărui comandant de submarin. Astfel, un singur căpitan, de obicei un tânăr de 20 sau 30 de ani, ambițios, motivat să acumuleze cât mai multe tone de material scufundat cu putință, aflat departe de bază și fără să aibă contact radio cu superiorii săi, cu vederea limitată la perspectiva redusă și îndepărtată oferită de un periscop, ajunsese de-acum să dețină puterea de a face o greșeală care ar fi putut schimba soarta întregului război. Așa cum s-a exprimat mai târziu cancelarul Bethmann, „Din nefericire, de atitudinea

unui singur comandant de submarin depinde dacă America ne va declara sau nu război“[102].

Nimeni nu-și făcea vreo iluzie. Erori aveau să fie comise. Unul dintre ordinele kaiserului Wilhelm includea o recunoaștere a riscului: „Dacă, în ciuda unei atenții sporite, se vor face greșeli, comandantul nu va fi tras la răspundere“[103].

Durerea și însingurarea lui Wilson au persistat în noul an, dar, în martie 1915, o întâlnire întâmplătoare a determinat prăbușirea acelei cortine cenușii.

Verișoara președintelui, Helen Woodrow Bones, locuia la Casa Albă, unde era reprezentanta Primei Doamne. Adeseori, ieșea la plimbare cu o bună prietenă, Edith Bolling Galt, în vârstă de 43 de ani, care se întâmpla să fie, de asemenea, bună prietenă cu medicul lui Wilson, doctorul Grayson. Înaltă de 1,75 metri, cu o statură impunătoare și plăcută și cu gust pentru hainele de bună calitate, inclusiv pentru cele concepute în casa de modă pariziană a lui Charles Frederick Worth, era o femeie remarcabilă, cu niște trăsături și maniere despre care se spunea că străluceau, și cu ochii de un albastru-violet. Într-o zi, pe când mergea într-o limuzină cu președintele Wilson, doctorul Grayson a reperat-o pe Edith Galt și a înclinat capul către ea, moment în care președintele a exclamat: „Cine este doamna aceea frumoasă?“[104]

Născută în octombrie 1872, a șaptea din unsprezece frați și surori, Edith pretindea că arborele ei genealogic ajungea în urmă până la Pocahontas și căpitanul John Rolfe[105]. Crescuse într-un orășel din Virginia, Wytheville, într-un decor care mai păstra încă rămășițe ale pasiunilor de pe vremea Războiului Civil. Adolescentă, începuse să facă vizite periodice la Washington, D.C., pentru a-și vizita sora cea mai mare care se măritase, intrând într-o familie care deținea unul dintre cele mai frumoase magazine de bijuterii din capitală, Galt & Bro. Jewelers, situat în apropierea Casei Albe. (Magazinul tocmai repara ceasul lui Abraham Lincoln, când a început

Războiul Civil.) În timpul unei vizite, când avea douăzeci și ceva de ani, Edith îl întâlnise pe Norman Galt – un văr al soțului surorii ei – care era parte din conducerea magazinului, împreună cu alți membri ai familiei. Se căsătoriseră în 1896.

În cele din urmă, Norman cumpărase întreaga afacere de la rudele lui, devenind singurul proprietar. Edith îi născuse un fiu în 1903, dar copilul murise după doar câteva zile. Cinci ani mai târziu, murise și Norman Galt, pe neașteptate, lăsând în urmă datorii substanțiale contractate odată cu achiziționarea magazinului. Urmaseră vremuri dificile, scria Edith mai târziu: „Nu aveam deloc experiență în afaceri și cu greu făceam distincție între un activ și un pasiv“[106]. Lăsase operațiunile zilnice ale magazinului în grija unui angajat experimentat și, cu ajutorul lui, afacerea începuse din nou să prospere, astfel încât, deși rămăsese proprietară, Edith se retrăsese din activitatea zilnică de administrare. Devenise o jucătoare de golf experimentată și fusese prima femeie din Washington, D.C. care obținuse permis de conducere. Se plimba prin oraș într-un automobil cu motor electric.

Plimbările ei cu Helen Bones începeau, de obicei, cu mersul cu mașina lui Edith până la parcul din Rock Creek. Apoi, în mod invariabil, se întorceau amândouă acasă la Edith, în cartierul Dupont Circle, ca să-și bea ceaiul. Dar iată că, într-o după-amiază din martie 1915, Helen a venit la Edith într-un automobil al Casei Albe, care le-a dus în parc. La sfârșitul plimbării, Helen a sugerat ca, de astă-dată, să-și ia ceaiul amândouă acasă la ea, adică la Casa Albă.

Edith s-a împotrivit. Plimbarea lăsase urme. Avea pantofii plini de noroi și nu voia să fie văzută de președintele Statelor Unite într-un asemenea hal. După cum i-a spus lui Helen, se temea să nu fie „luată drept o vagaboandă“[107]. În realitate, lăsând la o parte pantofii, arăta destul de bine – așa cum a remarcat ea însăși mai târziu –, purtând „un costum simplu negru, elegant, pe care Worth îl făcuse pentru mine la Paris, și o pălărie din tricot care, după părerea mea, desăvârșea un ansamblu foarte arătos“.

Helen a insistat. „Nu e nici țipenie de om acolo“[108], i-a spus ea lui Edith. „Vărul Woodrow joacă golf cu doctorul Grayson și noi mergem direct la

etaj cu liftul, așa că n-o să vezi pe nimeni.“

Au luat liftul până la etaj. Când au ieșit, au dat nas în nas cu președintele și cu doctorul Grayson, amândoi în ținute de golf, care, până la urmă, le-au ținut companie celor două femei la ceai.

Edith Galt a scris mai târziu: „Aceea a fost întâlnirea accidentală care s-a potrivit cu vechiul proverb «te-așteaptă soarta după colț»“[109]. A observat, însă, că hainele de golf pe care le purta Wilson „nu erau șic“.

La scurt timp după aceea, Helen a invitat-o pe Edith la o cină la Casa Albă, programată pentru 23 martie. Wilson și-a trimis automobilul Pierce-Arrow s-o aducă și să-l ia și pe doctorul Grayson. Edith a purtat o orhidee purpurie și a stat la dreapta lui Wilson. „Este cât se poate de fermecător“ – a scris ea mai târziu – „și una dintre gazdele cele mai plăcute și mai încântătoare din câte am cunoscut vreodată.“[110]

După cină, grupul a urcat în Biroul Oval de la etaj, pentru cafea și o țigară, „și tot felul de conversații interesante“[111]. Wilson a citit cu voce tare trei poezii de autori englezi, făcând-o pe Edith să observe că „este un recitator fără egal“.

Ocazia respectivă a avut un profund efect asupra lui Wilson. Rămăsese ca în transă. Cu 16 ani mai tânără decât el, Edith era o femeie atrăgătoare și fascinantă. Irwin „Ike“ Hoover, ușierul de la Casa Albă, a numit-o „văduvă impresionantă“[112]. În acea seară, dispoziția lui Woodrow Wilson s-a îmbunătățit.

Puțin timp, însă, i-a fost dat să rămână în noua lui stare de spirit optimistă.[113] Cinci zile mai târziu, pe 28 martie 1915, o navă comercială britanică, Falaba, s-a încrucișat cu un submarin german, comandat de Georg-Günther Freiherr von Forstner, unul dintre așii submarinelor germane. Nava era mică, cântărea mai puțin de 5 000 de tone și transporta marfă și pasageri către Africa. Un marinar de cart cu ochi ageri a văzut pentru prima dată submarinul când acesta se găsea la o depărtare de trei mile marine și l-a pus în alertă pe căpitanul Falabei, Frederick Davies, care

a întors nava într-o cu totul altă direcție și a ordonat viteză maximă, puțin peste 13 noduri.

Forstner a pornit în urmărire. Le-a ordonat servanților săi de la tunuri să tragă un foc de avertisment.

Falaba, însă, a continuat să fugă. Atunci Forstner, folosind fanioane, a semnalizat: „Oprește sau trag".

Falaba s-a oprit. Submarinul s-a apropiat, iar Forstner, strigând la un megafon, l-a informat pe căpitanul Davies că plănuia să-i scufunde vasul. Le-a ordonat lui Davies și tuturor celor de la bord – în total, 242 de suflete – să părăsească nava. Le-a dat cinci minute.

Forstner s-a apropiat la mai puțin de 100 de metri. Ultima barcă de salvare încă mai era coborâtă, când el a lansat o torpilă. Falaba s-a scufundat în opt minute, omorând 104 persoane, inclusiv pe căpitanul Davies. Un pasager pe nume Leon C. Thrasher a fost raportat mort, deși trupul nu îi fusese recuperat. Thrasher era cetățean al Statelor Unite.

Incidentul, condamnat ca fiind cel mai recent exemplu de acțiune cu „caracter îngrozitor" din partea Germaniei, a fost exact genul de lucru de care se temuse Wilson, căci avea potențialul de a incita la război. „Nu-mi place întâmplarea asta", i-a spus el Secretarului de Stat, William Jennings Bryan. „Este plină de posibilități îngrijorătoare."[114]

Primul instinct al lui Wilson a fost să denunțe imediat atacul, în limbaj tăios, însă discuțiile ulterioare cu cabinetul său și cu Secretarul de Stat Bryan l-au determinat s-o ia mai încet. Acesta din urmă, un pacifist neclintit, a sugerat că moartea unui american care călătorea cu bună-știință la bordul unei nave britanice printr-o zonă de război declarată nici măcar nu ar fi meritat un protest. Pentru el, acest lucru părea echivalentul situației în care un american s-ar fi plimbat pe câmpul de luptă din Franța.

Într-o notă către Bryan din ziua de miercuri, 28 aprilie, a doua zi după o întâlnire a Cabinetului la care se discutase incidentul Falaba, Wilson a scris:

„Poate că nu e necesar deloc să facem intervenții oficiale în această chestiune“[115].

Leon Thrasher, pasagerul american, era în continuare dat dispărut, presupunându-se că trupul său plutea în derivă în Marea Irlandei. A fost, și aceasta, încă o bătaie dintr-o cadență care părea să devină tot mai alertă și mai sonoră.

---

[48] Schachtman, Edith and Woodrow, p. 41; G. Smith, When the Cheering Stopped, p. 11; New York Times, 12 august 1914.

[49] În 1913, Ziua Inaugurării a fost în luna martie. [În prezent, Ziua Inaugurării mandatului de Președinte al Statelor Unite este 20 ianuarie (21, dacă 20 cade într-o duminică) din anul următor celui în care au fost organizate alegeri la 4 noiembrie; până în 1933, însă, la inaugurarea primului mandat al lui F.D. Roosevelt, data respectivă era 4 martie, ziua intrării în vigoare, în 1789, a Constituției Statelor Unite ale Americii (n. trad.).]

[50] Schachtman, Edith and Woodrow, p. 72.

[51] Casa Harlakenden îi aparținea unui autor american pe nume Winston Churchill, ale cărui cărți erau foarte populare la vremea respectivă – atât de populare, încât el și celălalt Winston, politicianul, au corespondat și cel din urmă a decis ca, în toate scrierile sale, să insereze inițiala S., de la Spencer, între Winston și Churchill. Numele său complet și oficial era Winston Leonard Spencer-Churchill. (n. trad.)

[52] Schachtman, Edith and Woodrow, p. 48.

[53] Berg, Wilson, pp. 341–342.

[54] Din 27 iunie 1914.

[55] Keegan, The First World War, pp. 53–54, 55, 57, 58; Thomson, The Twelve Days, p. 89.

[56] Thomson, The Twelve Days, p. 186. Când a citit în presă o știre potrivit căreia Marea Britanie urma să înceapă curând mobilizarea, Shackleton s-a oferit, într-o manieră destul de cavalerească, să-și anuleze expediția și și-a pus la dispoziție nava și serviciile, drept contribuții la efortul de război. Churchill i-a răspuns telegrafic: „Dați-i drumul“.

[57] Thomson, The Twelve Days, pp. 64, 65, 67, 97.

[58] Keegan, The First World War, pp. 10, 12, 15.

[59] The New York Times, 27 iunie 1914.

[60] Devlin, Too Proud to Fight, p. 220; Keegan, The First World War, pp. 17, 18, 19, 38, 42–43.

[61] Thomson, The Twelve Days, p. 23.

[62] Tuchman, The Zimmermann Telegram, p. 11.

[63] Keegan, The First World War, pp. 29, 30, 32–33.

[64] Berg, Wilson, p. 334.

[65] Berg, Wilson, pp. 337, 774. Marea Britanie nu agrea neutralitatea americană. Pe 20 decembrie 1914, șeful Statului-Major al Forțelor Navale, Jacky Fisher, scria: „Va veni vremea când Statelor Unite le va părea foarte rău că au fost neutre. […] Fără îndoială, vom învinge. Doar că-mi pare FOARTE rău (cf. Marder, Fear God and Dread Nought, 3, p. 99). În aceeași scrisoare, Fisher făcea referire la un poem de William Watson, foarte

răspândit popular în Marea Britanie, intitulat Către America privitor la Anglia. Watson întreabă: „…Tigrul din bârlogul său / Sare la gâtul mamei tale, și ție-ți este cu putință acum / Să stai și să te uiți ca și cum ai fi un străin?“

[66] Brooks, The United States and the War, pp. 237–238.

[67] Keegan, The First World War, pp. 82–83; Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 51; The New York Times, 4 octombrie 1914.

[68] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 51.

[69] Keegan, The First World War, pp. 135–136.

[70] Keegan, The First World War, p. 176.

[71] Berg, Wilson, p. 337.

[72] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 50.

[73] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 52.

[74] Berg, Wilson, pp. 339–340; Devlin, Too Proud to Fight, p. 227; Schachtman, Edith and Woodrow, p. 52.

[75] Berg, Wilson, p. 352.

[76] Textual: „păcăleală de război“ (fr. – n. trad.).

[77] Doerries, Imperial Challenge, p. 94. Wilson îi va scrie lui House mai târziu: „O astfel de utilizare a steagurilor face în mod direct jocul Germaniei, cu planul ei extraordinar de a distruge comerțul“ (290). Și, într-adevăr, după cum relata James Watson Gerard, ambasadorul american în Germania, știrea referitoare la episodul cu steagul de pe Lusitania a înfuriat

presa și opinia publică germane: „Campania de aici, mânată de ură împotriva Americii, a căpătat proporții îngrijorătoare“, i-a telegrafiat el Secretarului de Stat Bryan, pe 10 februarie 1915. „Oameni foarte afectați de raportul publicat, potrivit căruia Lusitania, ca urmare a ordinului Amiralității Britanice, a arborat drapelul american în Canalul Irlandez și, astfel, a intrat în Liverpool“ (telegramă, Gerard către Bryan, 10 februarie 1915, în Foreign Relations).

[78] Prima misiune submarină a Germaniei a părut să confirme scepticismul inițial al Marinei germane cu privire la valoarea submarinelor. Pe 6 august 1914, după ce a fost înștiințată că navele de război britanice intraseră în Marea Nordului, Germania a trimis zece submarine, cu scopul de a le urmări și a le scufunda. Submarinele au plecat de la baza lor de pe coasta germană a Mării Nordului, fiind autorizate să navigheze până la extremitatea nordică a Scoției, o distanță pe care nici un submarin german n-o mai parcursese până atunci. Un submarin a avut probleme cu motoarele diesel și a trebuit să se întoarcă la bază. Alte două s-au pierdut. Unul a fost surprins de un crucișător britanic, HMS Birmingham, care l-a atacat cu pintenul entravei și l-a scufundat, omorându-i pe toți cei aflați la bord. Soarta celuilalt submarin dispărut nu a fost lămurită niciodată. Restul s-au întors la bază, fără să fi scufundat nimic. „Nu e încurajator“, a scris un ofițer (Thomas, Raiders of the Deep, p. 16). Vezi, de asemenea, Halpern, A Naval History of World War I, p. 29; Scheer, Germany’s High Sea Fleet in the World War, pp. 34–35.

[79] Churchill, The World Crisis, p. 723.

[80] Vezi Doyle, Pericol!, în întregime.

[81] New York Times, 16 noiembrie 1917.

[82] Memorandum, ianuarie 1914 (arhiva personală Jellicoe).

[83] Churchill, The World Crisis, p. 409. Din perspectivă britanică, scufundarea unei nave civile era o atrocitate. „S-o scufunzi fără reținere era odios“, a scris Churchill; „s-o scufunzi fără să asiguri siguranța echipajului,

să lași acel echipaj să piară în bărci nepuntate sau să se înece în mijlocul valurilor era, în ochii tuturor popoarelor deprinse cu navigația maritimă, un act oribil, care până atunci numai pirații îl săvârșiseră în mod deliberat“ (p. 672).

[84] Trimitere la marea bătălie navală de la Trafalgar, de pe 21 octombrie 1805, dintre Marina britanică, aflată sub comanda amiralului Horatio lord Nelson, și flotele combinate franceză și spaniolă. (n. trad.)

[85] Churchill, The World Crisis, pp. 144, 145.

[86] Breemer, Defeating the UBoat, p. 12; Frothingham, The Naval History of the World War, p. 57; Scheer, Germany's High Sea Fleet in the World War, pp. 25, 88. Termenul german pentru „paritate aproximativă“ în materie de putere navală era Kräfteausgleich (Breemer, Defeating the UBoat, 12).

[87] Churchill, The World Crisis, p. 146; vezi și Scheer, Germany's High Sea Fleet in the World War, p. 11. Acest impas, asemănător unei remize la șah, nu convenea nici uneia dintre părți. Ambele flote sperau să se distingă în război și erau iritate de lipsa unei acțiuni decisive, aducătoare de glorie. Marinarii germani erau nevoiți să îndure batjocura soldaților germani, care îi luau peste picior: „Dragă Patrie, stai liniștită, flota doarme în siguranță în port“. De partea britanică, era o lungă tradiție de succes naval al Amiralității, care trebuia să fie protejată. După cum a spus un ofițer superior: „Nelson s-ar întoarce în mormânt“. John Jellicoe, amiralul Marii Flote britanice, era sensibil la felul în care avea să fie resimțită o strategie într-atât de defensivă de către actualii și foștii săi camarazi din Marină. Într-o scrisoare din 30 octombrie 1914 către Amiralitate, el mărturisea că se temea că o asemenea strategie avea să fie considerată „respingătoare“ și scria: „Simt că astfel de tactici, dacă nu sunt înțelese, vor aduce oprobriul asupra mea“. Cu toate acestea, intenționa să păstreze strategia, „fără să țină seama de opiniile neavizate și de critici“ (Koerver, German Submarine Warfare, pp. xxviii, xv; vezi scrisoarea lui Jellicoe, în Frothingham, The Naval History of the World War, p. 317).

[88] Arhiva personală Hook.

[89] Breemer, Defeating the UBoat, p. 17; Churchill, The World Crisis, pp. 197–198; Marder, From the Dreadnought to Scapa Flow, p. 57. Breemer declară că peste 2 500 de marinari au murit în incidentul cu pricina.

[90] His/Her Majesty's Ship (sau Submarine), prefixul atribuit navelor Marinei Regale britanice. (n. trad.)

[91] Broad Fourteens, o zonă în care adâncimea este relativ constantă, de 14 stânjeni marini (în jur de 26 m), ceea ce face ca, pe hărțile marine pe care adâncimea este dată în unități imperiale britanice (fathom), să figureze de multe ori numărul 14. (n. trad.)

[92] Când a auzit pentru prima oară porecla „escadrilă momeală vie", în timpul unei vizite făcute Flotei, Churchill a investigat problema și a devenit suficient de îngrijorat, pentru ca vineri, 18 septembrie 1914, să trimită o notă către cel care, la vremea respectivă, era adjunctul său, prințul Ludovic de Battenberg (care avea să fie forțat curând să-și părăsească postul, datorită originii sale germane), solicitându-i să retragă navele. Prințul a fost de acord și i-a ordonat șefului Statului-Major să trimită crucișătoarele altundeva. „A fost suficient ca să fiu mulțumit" – a scris Churchill – „și nu m-am mai gândit la problemă, fiind sigur că ordinele date aveau să fie puse în aplicare în cel mai scurt timp." Însă, patru zile mai târziu, navele erau tot acolo, într-o stare care le făcea să fie chiar mai expuse decât de obicei. În mod obișnuit, un grup de distrugătoare veghea asupra lor, dar, în următoarele câteva zile, vremea a devenit atât de furtunoasă, încât a forțat distrugătoarele să se întoarcă în port. Până marți, 22 septembrie, marea se liniștise, iar distrugătoarele au început să se deplaseze înapoi către zona de patrulare. Weddigen a ajuns acolo primul (Churchill, The World Crisis, pp. 197–198).

[93] Aluzie la personajul cu acest nume, căpitanul James Hook, din povestea lui Peter Pan. (n. trad.)

[94] Nava s-a înclinat suficient de mult, încât o parte din fundul ei a ieșit la suprafață, la fel cum a ieșit și „chila carenei". Hook a văzut „sute de capete de oameni plutind" în apă, „în timp ce un flux continuu de bărbați foarte

sumar îmbrăcați au apărut de pe puntea superioară și au început să alunece în jos, ca pe tobogan, pe o latură a navei, oprindu-se brusc atunci când au ajuns la chila carenei, suindu-se pe ea și continuându-și alunecarea, până când au căzut, pleoscăind, în apă. Îmi aduc aminte că mă întrebam dacă nu s-au rănit cumva când au început să alunece pe crusta depusă pe coca navei, sub linia de plutire“ (arhiva personală Hook).

[95] Textual: „ambarcațiune subacvatică“ (germ. – n. trad.).

[96] Textual: „căpitan-locotenent“ (germ.), prescurtat Kptlt. (n. trad.).

[97] Cifra de două treimi este preluată din Black, The Great War and the Making of the Modern World, p. 50.

[98] Contele Johann-Heinrich von Bernstorff, telegramă către William Jennings Bryan, 7 februarie 1915; vezi și anexa „Memorandumul Guvernului german“, în Foreign Relations.

[99] Scheer, Germany’s High Sea Fleet in the World War, p. 218. Amiralul Scheer avea o viziune mai degrabă rece cu privire la costurile umane ale războiului și la rolul submarinelor în promovarea scopurilor Germaniei. „Cu cât mai viguros este purtat războiul, cu atât mai repede se va termina, și nenumărate ființe umane și bunuri vor fi salvate dacă durata războiului este scurtată“, a scris el. „În consecință, un submarin nu poate să cruțe echipajele vapoarelor, ci trebuie să le trimită la fund cu nava lor cu tot“, adăugând: „Gravitatea situației cere să ne eliberăm de toate scrupulele care, cu siguranță, nu mai au justificare“. Această logică, argumenta Scheer, solicita, de asemenea, ca avantajul submarinului să fie exploatat la maximum: „Nu ceri de la un avion să atace dușmanul pe roți“, iar a nu folosi la maximum capacitatea submarinului de a efectua un atac-surpriză, „ar fi lipsit de sens și neconform cu abordarea militară“. În plus, argumenta Scheer, delimitând o zonă de război și avertizând navele să rămână în afara ei, Germania își precizase în mod clar intențiile. Drept consecință, dacă un submarin scufunda nave comerciale, „cu tot cu echipajele lor și pasagerii aflați la bord“, de vină erau victimele, „care nu au ținut cont de

avertismentele noastre și, în mod conștient, s-au expus riscului de a fi torpilate“ (pp. 220, 221, 222–223, 228).

[100] William Jennings Bryan, telegramă către Ministerul de Externe german, via James W. Gerard, 10 februarie 1915, în Foreign Relations.

[101] Bethmann-Hollweg era un fel de umanist – un pianist și clasicist de talent –, care putea să-l citească pe Platon în grecește (Thomson, The Twelve Days, p. 119).

[102] Devlin, Too Proud to Fight, 322; Gibson & Prendergast, The German Submarine War, p. 105.

[103] Scheer, Germany’s High Sea Fleet in the World War, p. 231.

[104] Cooper, Woodrow Wilson, p. 282; Grayson, Woodrow Wilson, p. 50; Levin, Edith and Woodrow, p. 52.

[105] John Rolfe (1585–1622), unul dintre primii coloniști englezi din America de Nord, care ar fi reușit cel dintâi să cultive tutunul ca plantă de export, în colonia Virginia. S-a căsătorit cu Pocahontas (mai târziu numită Rebecca Rolfe, 1595–1617), fiica șefului unei confederații de triburi indiene din Virginia. (n. trad.)

[106] E.B. Wilson, My Memoir, 22; Cooper, Woodrow Wilson, p. 282.

[107] E.B. Wilson, My Memoir, p. 56; Cooper, Woodrow Wilson, p. 281.

[108] E.B. Wilson, My Memoir, p. 56; Link, Wilson: Confusions and Crises, pp. 1–2.

[109] E.B. Wilson, My Memoir, p. 56; Cooper, Woodrow Wilson, p. 281; Levin, Edith and Woodrow, p. 53. De când murise Ellen Wilson, se râsese foarte puțin la Casa Albă. În timpul acestei prime întâlniri dintre Galt și președinte, Helen Bones l-a auzit pe Wilson râzând de două ori. „Nu pot să

spun că am anticipat încă din primul minut ce urma să se întâmple“, își amintea ea. „E posibil să-mi fi luat vreo zece minute“ (G. Smith, When the Cheering Stopped, p. 14).

[110] Schachtman, Edith and Woodrow, p. 74; Link, Wilson: Confusions and Crises, pp. 1–2.

[111] Link, Wilson: Confusions and Crises, pp. 1–2.

[112] Levin, Edith and Woodrow, p. 51.

[113] Mersey, Report on the Loss of the “Falaba“, integral. Un ziar a descris ceea ce se întâmplase drept „dovada unei îngrozitoare sete de sânge“. Cel puțin un martor aflat la bord a relatat că echipajul submarinului râsese și-și bătuse joc de supraviețuitorii care se zbăteau în apă. Într-un raport primit prin telegraf de la Ambasada Statelor Unite din Londra, era citată declarația unui alt martor, potrivit căreia, dacă submarinul ar mai fi așteptat doar zece sau 15 minute înainte de a trage, „toți ar fi putut fi salvați“. O anchetă ulterioară, efectuată de comisia pentru naufragii a Marii Britanii, a fost condusă de către lordul Mersey, care, cu trei ani mai devreme, prezidase o anchetă referitoare la scufundarea Titanicului. Mersey a criticat în termeni duri timpul pe care Forstner li-l acordase pasagerilor, spunând că fusese „în mod cât se poate de clar insuficient…, fapt care mă duce la concluzia conform căreia căpitanul submarinului și-a dorit și a plănuit nu doar să scufunde nava, ci, făcând acest lucru, să sacrifice, pe deasupra, viețile pasagerilor și ale membrilor echipajului“. În ceea ce privește dovezile referitoare la râsete și batjocuri, Mersey a spus: „Prefer să păstrez tăcerea cu privire la această chestiune, în speranța că informația furnizată de martor a fost eronată“ (Mersey, Report on the Loss of the “Falaba“, p. 5; vezi și Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 359; Walker, Four Thousand Lives Lost, pp. 80, 81; consulul general al Statelor Unite din Londra, telegramă către William Jennings Bryan, 7 aprilie 1915, în Foreign Relations.

[114] Cooper, Woodrow Wilson, p. 277.

[115] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 365.

LUSITANIA: TETINE DE CAUCIUC ȘI THACKERAY

În săptămâna dinaintea plecării, pasagerii care locuiau la New York au început să-și facă bagajele în mod serios, în timp ce majoritatea celor veniți din alte părți au început să sosească în metropolă cu trenul, feribotul și automobilul. Au găsit un oraș care fierbea de căldură – 33 de grade, marți, 27 aprilie, când încă mai erau patru zile până la „Ziua Pălăriei de Pai“, adică sâmbătă, 1 mai, când orice bărbat putea, în sfârșit, să-și poarte pălăria de vară. Bărbații respectau această regulă. Un reporter de la The New York Times a făcut un sondaj ad-hoc pe Broadway și a reperat numai două pălării de pai: „Mii de bărbați asudați, vădit incomodați, mergeau purtându-și anevoie acoperămintele de iarnă, care le stăteau în toate unghiurile pe capete, sau ducându-și-le în mâinile încălzite și umede“[116].

Orașul părea netulburat de război. „Marea Cale Albă“ – Broadway –, botezată astfel pentru că era luminată ca ziua de lămpi electrice, strălucea de splendoare și agitație în fiecare noapte, ca de obicei, deși acum avea o concurență neașteptată. O serie de restaurante începuseră să ofere, pe lângă mâncare, și reprezentații generoase, cu toate că nu dețineau licențe pentru spectacole. Municipalitatea amenința să ia măsuri împotriva acestor „cabarete“ rebele. Un operator, administratorul restaurantului Reisenweber de la intersecția dintre Bulevardul Opt și Rondul Columbus, afirma că el, unul, ar fi salutat o interdicție. Concurența îl epuiza. Stabilimentul său găzduia varieteul muzical intitulat Mușstar prea mult, care prezenta „o mulțime de FETE FRUMOASE“, și, separat, „Cabaretul Valvârtej“, cu un cvintet de muzicanți și un meniu complet – table d’hôte – la un dolar, cu dans între felurile de mâncare. „Publicul“ – se plângea el – „are niște pretenții atât de ridicole, pentru distracții elaborate la pachet cu mesele, încât este un adevărat pericol pentru toți cei care au afaceri în domeniul restaurantelor.“ [117]

În cazul în care vreunul dintre pasagerii nou sosiți avea nevoie, în ultimul moment, de ceva de îmbrăcat pentru călătorie, avea la dispoziție veșnica

atracție a New Yorkului: magazinele. Reducerile de primăvară ori începuseră deja, ori erau pe cale să înceapă. Lord & Taylor, de pe Bulevardul Cinci, făcea reclamă la pelerine de ploaie pentru bărbați, la 6,75 de dolari, mai puțin de jumătate din prețul obișnuit. B. Altman, situat la câteva străzi mai departe spre sud, nu catadicsea să scrie prețurile actuale, ci asigura cumpărătoarele că aveau să găsească „reduceri ferme“ la prețurile rochiilor de seară și ale costumelor de la Paris, acestea aflându-se la etajul doi al magazinului, la raionul „Costume speciale“. Și, lucru ciudat, o croitorie de tradiție germană, Casa Kuppenheimer, făcea reclamă unui costum special, zis „costumul britanic“. Reclamele companiei declarau: „Toți bărbații sunt tineri în aceste zile agitate“[118].

Economia metropolei, precum cea a întregii națiuni, se ameliorase deja spectaculos, datorită creșterii, pe timp de război, a cererii de produse americane, în special de muniție. Acalmia livrărilor era de domeniul trecutului; la finele anului, Statele Unite aveau să înregistreze un surplus comercial record, în valoare de un miliard și jumătate de dolari, sau 35,9 miliarde în dolarii de astăzi.[119] Piața imobiliară, o nesfârșită obsesie la New York, prospera și ea, clădiri mari fiind în curs de construcție și în Partea de Est, și în cea de Vest[120]. Urma să înceapă construcția unei noi clădiri de apartamente, de 12 etaje, la intersecția dintre Strada 88 și Broadway. Costuri așteptate: 500 000 de dolari. Oamenii se afișau cheltuind extravagant.[121] Este posibil ca unii dintre pasagerii de la clasa întâi, de pe Lusitania, să fi participat vineri noaptea, înaintea plecării, la o mare petrecere la restaurantul Delmonico’s, dată de lady Grace Mackenzie, căreia ziarul The New York Times îi spunea „vânătoreasa“. Petrecerea tematică, axată pe junglă, a avut 50 de invitați, printre care exploratori, vânători, zoologi, doi gheparzi și „o gorilă neagră“. Cei de la Delmonico’s umpluseră salonul de banchete cu palmieri și tapetaseră pereții cu frunze de palmier, pentru a crea efectul unei cine luate într-un luminiș african. Bărbați negri, cu pantaloni strâmți și tunici albe, supravegheau animalele, deși pigmentul negru s-a dovedit a fi, de fapt, efectul plutei arse și al luminii slabe. Lista aperitivelor includea ouă de vultur umplute.

Cu toate că ziarele din oraș ofereau numeroase știri despre război, politica și delictele tindeau să domine primele pagini. Crimele fascinau, ca

întotdeauna. Joi, 29 aprilie, în toiul valului de căldură, un comerciant de produse agricole, care-și pierduse de curând slujba, își trimisese la cinematograf soția, pe urmă își împușcase mortal fiul de cinci ani și se sinucisese.[122] Un bărbat din Bridgeport, Connecticut, îi oferise iubitei sale un inel de logodnă și-i înmânase un capăt al unei panglici, capătul celălalt dispărând în buzunarul lui. „O surpriză“, îi spusese bărbatul, îndemnând-o să tragă de el. Ea îi îndeplinise rugămintea. Panglica era legată de trăgaciul unui revolver. Bărbatul murise pe loc.[123] Iar vineri, 30 aprilie, patru criminali fugiseră din salonul de drogați al Spitalului Bellevue, purtând pijamale roz. Trei dintre ei fuseseră găsiți, „în urma căutărilor meticuloase prin cartier, întreprinse de polițiști, de îngrijitorii de la spital și de niște băieței“[124], scria în ziarul The New York Times. Cel de-al patrulea scăpase, probabil îmbrăcat tot în roz.

Și mai era ceva: o știre că se încheiaseră pregătirile pentru o ceremonie în cursul căreia o fântână comemorativă urma să le fie dedicată lui Jack Phillips, un telegrafist de la bordul Titanicului, și altor opt operatori Marconi, de asemenea uciși în dezastre maritime. Articolul observa: „Este lăsat spațiu pentru alte nume, care ar putea fi adăugate în viitor“[125].

Lista pasagerilor de pe Lusitania[126] cuprindea 949 de cetățeni britanici (inclusiv rezidenți în Canada), 71 de ruși, 15 iranieni, opt francezi, șase greci, cinci suedezi, trei belgieni, trei olandezi, doi italieni, doi mexicani, doi finlandezi și câte un călător din Danemarca, Spania, Argentina, Elveția, Norvegia și India.

Grupul american, potrivit însemnărilor oficiale ale companiei Cunard, totaliza 189 de oameni.[127] Ei proveneau din localități de pe tot întinsul țării. Doi bărbați din Virginia erau funcționari la o companie de construcții navale și mergeau în Europa ca să studieze achiziția de submarine. Cel puțin cinci pasageri erau originari din Philadelphia, alții din Tuckahoe, New York; Braceville, Ohio; Seymour, Indiana; Pawtucket, Rhode Island; Hancock, Maryland; și Lake Forest, Illinois. O serie proveneau din Los Angeles: familia Blickes, soț și soție, care călătoreau la clasa întâi, și trei

membri ai familiei Bretherton, la clasa a treia. Cristos călătorea și el printre ei: Christ Garry, din Cleveland, Ohio, la clasa a doua.

Toți aceștia au stat la hoteluri și pensiuni sau pe la rude și prieteni, la adrese de prin tot orașul. Cel puțin șase au stat la hotelul Astor, alți șase la Biltmore. Au ajuns în diverse momente în cursul săptămânii, cărând munți de bagaje. Cunard îi permitea fiecărui pasager o jumătate de metru cub de bagaje. Oamenii și-au adus cufere, unele intens colorate – în roșu, galben, albastru, verde –, altele cu suprafețe din piele, pe care erau imprimate modele zigzagate, cu întăriturii din lemn. Au adus „valize extensibile“ pentru a transporta rochiile, pelerinele, smochingurile și costumele de afaceri. În cele mai mari dintre acestea, puteau încăpea și 40 de costume bărbătești. Au adus cutii mari, construite special pentru încălțăminte, iar acestea miroseau plăcut a lac și a piele. Duceau și bagaje mai mici, fiind grijulii cu privire la lucrurile de care aveau nevoie cât timp se aflau la bord și la lucrurile care puteau fi lăsate în cala pentru bagaje a navei. Pasagerii care soseau cu trenul își puteau trimite bagajele cele mai greoaie din orașele de origine direct către cabinele lor sau în cala pentru bagaje a navei, cu convingerea că bunurile lor aveau să fie acolo când se îmbarcau ei.

Și-au adus hainele cele mai bune, iar, în unele cazuri, singurele lor haine.[128] Gama de culori dominantă era negru și gri, însă existau și articole mai vesele. O tunică în carouri purpurii și albe. O jachetă băiețească roșie, tricotată, cu nasturi albi. O curea verde din velur. Lucrurile se complicau în cazul bebelușilor. Îmbrăcămintea lor era complexă. Numai ținuta unui singur bebeluș-băiat consta dintr-un scutec din lână albă; un costumaș din bumbac alb cu tigheluri în roșu și albastru; o salopetă din bumbac albastru, cu broderii în formă de pătrate făcute din puncte, cu dublură în față și încheiată la spate cu nasturi albi; o jachetă din lână gri cu patru nasturi de fildeș; ciorapi negri; și pantofiori cu barete. La toate acestea, se adăuga o „tetină de cauciuc“, sau suzetă, legată de gâtul bebelușului cu un șnur.

Pasagerii cei mai bogați aveau inele, broșe, pandantive, lănțișoare și coliere cu diamante, safire, rubine și onix (și sardonix, sora cea roșie a onixului). Au luat cu ei obligațiuni și bilete de bancă, și scrisori de prezentare, dar și bani gheață. O femeie de 35 de ani a adus cu ea cinci bancnote de 100 de dolari; o alta – 11 bancnote de 50. Fiecare părea să aibă câte un ceas,

invariabil într-o carcasă de aur. O femeie și-a adus ceasul fabricat la Geneva, „Remontoir Cylindre 10 Rubis Medaille D'Or, Nr. 220063", din aur, dar cu partea din față sângerie. Mai târziu, numerele de serie ale acestor ceasuri aveau să se dovedească inestimabile.

Pasagerii și-au adus jurnale, cărți, stilouri, cerneală și alte instrumente cu care să-și omoare timpul. Ian Holbourn, celebrul scriitor și conferențiar[129], care acum se întorcea dintr-un tur de cuvântări ținute în America, și-a adus cu el manuscrisul unei cărți la care lucra de două decenii, asupra teoriei lui despre frumos, ale cărui pagini ajunseseră de ordinul miilor. Era singurul exemplar pe care-l avea. Dwight Harris, un newyorkez de 31 de ani dintr-o familie bogată, a luat cu el un inel de logodnă. Avea planuri. Avea și griji. Vineri, 30 aprilie, s-a dus la magazinul universal John Wanamaker din New York și a cumpărat o centură de salvare făcută la comandă.

Un alt bărbat și-a luat în bagaj un sigiliu din aur cu care să poată imprima în ceară, pe spatele unui plic, motto-ul latin Tuta Tenebo, „Te voi păstra în siguranță".

Pasagerul de la clasa întâi Charles Emelius Lauriat, Jr., un librar din Boston, transporta câteva obiecte având o valoare deosebită. Lauriat era un bărbat arătos, de 40 de ani, cu o privire ageră și un păr șaten atent îngrijit. Din 1894, era președintele uneia dintre cele mai cunoscute librării din țară, Compania Charles E. Lauriat, de pe strada Washington nr. 385 din Boston, la o distanță de câteva clădiri de parcul Boston Common – asta într-o vreme când un comerciant de cărți putea dobândi recunoaștere națională. Era „epoca de aur a colecționării de cărți în America"[130], potrivit unui istoric, în care s-au adunat unele dintre marile colecții private ale națiunii, devenite mai târziu biblioteci prețioase, precum Morgan din New York și Folger din Washington. Lauriat era un înotător și un navigator desăvârșit, care juca polo pe apă și participa în mod regulat la curse cu barca lui cu pânze, de cinci metri și jumătate lungime, și arbitra concursuri de canotaj care aveau loc în apele de coastă ale Noii Anglii în fiecare vară. Ziarul Boston Globe îl numise un „corăbier înnăscut"[131]. Un fel de celebritate și el, măcar în cercurile literare, Lauriat lua cina în mod regulat la Player's Club din oraș,

adeseori cu unul dintre criticii și poeții de frunte ai vremii, William Stanley Braithwaite.[132]

Magazinul, situat inițial chiar vizavi de Old South Church din Boston, fusese înființat în 1872 de tatăl lui Lauriat și de un partener, Dana Estes, sub denumirea Estes & Lauriat, și, pe atunci, se ocupa și cu publicarea de cărți. Trei ani mai târziu, cei doi parteneri își împărțiseră afacerea în două companii, Lauriat preluând partea de vânzări cu amănuntul. În momentul scindării, magazinul devenise deja o instituție a orașului Boston, „fiind, în egală măsură, club de dezbateri și librărie“[133], potrivit unei relatări. Era un loc de întâlnire pentru scriitori, cititori, intelectuali, artiști și, printre clienții săi obișnuiți, se numărau Ralph Waldo Emerson și Oliver Wendell Holmes. Despre bătrânul Lauriat se spunea că se considera un „ghid, consilier și prieten“[134] al clienților săi și că întreținea în magazin o atmosferă pe care un gazetar a numit-o „ca de acasă“[135].

Magazinul era lung și îngust și se înfunda până la mare distanță de stradă, arătând mai degrabă a galerie de mină, decât a galerie comercială, cu cărți cocoțate pe pereți până sus de tot, în tavan, și așezate în stive pe tejghelele din mijloc.[136] Un șir de trepte ducea către un balcon plin cu cărți ale colecționarilor și cu „cărți de societate“, acestea fiind valoroase, pentru că proprietarii lor fuseseră renumiți sau persoane de vază. O atracție pentru cei ahtiați după cărți era Sala de Cărți Vechi a magazinului, de la subsol, plină cu „inestimabile bijuterii“, care, potrivit unei istorii a magazinului, ieșiseră pe piață în special „datorită desființării unor vechi biblioteci englezești din case de la țară“. Vitrinele de pe strada Washington atrăgeau mulțimi de privitori la ora prânzului. Cărțile rare erau expuse la ferestrele de pe o latură a ușii principale, cărțile noi pe cealaltă latură, inclusiv acelea care aveau cele mai țipătoare coperți, cunoscute chiar și atunci sub numele de bestseller. (Un autor american de mare popularitate, care publica în fiecare an câte un volum de succes, purta, curios lucru, numele de Winston Churchill.) Lauriat a fost unul dintre primele magazine care a scos la vânzare „stocuri nevândute“, cărți cândva răspândite, care, totuși, rămăseseră nevândute după valul inițial și pe care editorii erau dispuși să i le vândă lui Lauriat cu o reducere semnificativă de preț. La rândul său, acesta le vindea clienților la o fracțiune din prețurile lor inițiale, o parte a

afacerii care s-a bucurat de un succes atât de mare, încât magazinul a început să tipărească un „Catalog al Stocurilor“, publicat în fiecare toamnă.

Dar ceea ce a diferențiat, de la bun început, magazinul Lauriat de alte librării a fost decizia bătrânului Lauriat de a face o călătorie anuală la Londra, ca să cumpere masiv cărți vechi și să le vândă în America la prețuri mult mai mari, profitând de diferența de cerere care exista pe cele două țărmuri ale Atlanticului și folosindu-se, între timp, și de prețurile în scădere și de vitezele mai mari ale navelor, făcute posibile de apariția vaselor cu aburi transatlantice. Lauriat a făcut prima călătorie în 1873, cu Atlas, unul dintre primele vase cu aburi ale companiei Cunard. Cumpărăturile lui erau, în mod obișnuit, subiect de știri. O achiziție a unei Biblii care data din 1599, o Biblie de la Geneva – zisă și „a Șorțurilor“, pentru că folosea cuvântul șorțuri ca să descrie ce purtau Adam și Eva –, a dus la apariția unui articol întreg în ziarul The New York Times.[137] La sfârșitul secolului, librăria devenise unul dintre magazinele de frunte din țară, care vindeau și făceau importuri de cărți rare, manuscrise și ilustrații, mențiunile ex libris fiind menite să atragă prețuirea viitorilor bibliofili.

Charles Lauriat Jr. a continuat secerișul transatlantic al tatălui său și, în acea ultimă săptămână din aprilie 1915, se pregătea să pornească în următoarea sa călătorie de cumpărături. Ca întotdeauna, Lauriat plănuia să stea la Londra câteva luni, timp în care umbla după cărți și obiecte cu valoare literară pe care să le achiziționeze, urmând ca ele să fie împachetate în lăzi și expediate cu vaporul înapoi la Boston. Cele mai valoroase descoperiri și le transporta în bagajele personale și nu se gândise niciodată să și le asigure împotriva pierderii, „căci riscul – spunea el – este practic nul“[138]. Nici războiul nu l-a determinat să-și schimbe practica. „În opinia noastră, vapoarele de pasageri erau imune la atacurile submarinelor“, scria el.

Lauriat și-a cumpărat biletul cu nr. 1297 de la o agenție din Boston a companiei Cunard și, făcând acest lucru, a întrebat dacă nava urma să fie „escortată prin zona de război“[139]. Funcționarul i-a răspuns: „A, da! Se vor lua toate măsurile de precauție“.

Lauriat alesese Lusitania tocmai pentru viteza ei. În mod obișnuit, prefera vasele mici, lente, „dar, în acest an“ – scria el –, „am vrut să-mi scurtez

călătoria de afaceri cât de mult posibil“[140]. Cu viteza maximă de 25 de noduri a Lusitaniei, se aștepta să ajungă la Liverpool vineri, 7 mai, și apoi la Londra la timp, ca să înceapă lucrul sâmbătă dimineața, pe 8 mai. Plănuia să călătorească împreună cu un prieten, Lothrop Withington, o autoritate în genealogie, care era expert îndeosebi în vechile arhive ale orașelor Salem din Massachusetts și Canterbury din Anglia. Amândoi bărbații erau căsătoriți, dar în această călătorie își lăsau soțiile acasă. Lauriat avea patru copii – un sugar printre ei – a căror fotografie intenționa s-o ia cu el.

Avea cinci bagaje: o servietă din piele, o valiză mică, o valiză extensibilă, o cutie mare de pantofi și cufărul său pentru călătoriile pe vapor.[141] La cină, trebuia să poarte ținute formale și tot ce presupuneau ele. Diversele lui costume de zi necesitau pantofi de stiluri diferite. Mai erau bretelele și șosetele, cravatele și butonii. Își împachetase și costumul preferat de knickerbocker[142], cu pantalonii tipici, bufanți, strânși la genunchi, pe care plănuia să-l poarte în timp ce se plimba pe punte.

El și Withington erau pregătiți să ia trenul de noapte către New York joi, 29 aprilie, dar, mai întâi, Lauriat s-a oprit la librăria lui. Acolo, un coleg a deschis seiful magazinului și i-a înmânat două volume, fiecare cu o copertă care măsura 30 pe 35 de centimetri. Erau albume, dar dintr-o categorie importantă. Unul conținea 54 de desene, celălalt – 64 de desene, toate realizate de autorul victorian William Makepeace Thackeray, pentru a-și ilustra propriile lucrări. Thackeray, care a murit în 1863 și a cărui operă cea mai cunoscută a fost Bâlciul deșertăciunilor, fusese aproape la fel de celebru cândva precum Charles Dickens, iar poveștile lui satirice, eseurile și romanele publicate în foileton au fost citite extrem de mult și cu nesaț în reviste precum Fraser’s și Punch. Desenele și cărțile lui – și aproape orice alt artefact din viața lui, toate cunoscute sub denumirea de „Thackerayana“ – erau râvnite de colecționarii de pe ambele țărmuri ale Atlanticului, dar mai ales în America.

Lauriat s-a dus cu albumele înapoi la reședința sa din Cambridge, unde le-a examinat în compania soției, Marian. Apoi le-a împachetat cu grijă în valiza extensibilă, pe care a încuiat-o. Mai târziu, în aceeași noapte, la gară, și-a

dat cufărul și cutia cu pantofi ca să-i fie transportate direct pe Lusitania, dar și-a oprit celelalte trei bagaje. Pe acestea, le-a ținut cu el în vagon.

El și Withington au ajuns la New York a doua zi dimineață, devreme. Era vineri, 30 aprilie, ziua dinaintea plecării planificate a Lusitaniei. Cei doi s-au despărțit temporar. Lauriat a luat un taxi până acasă la Blanche, sora lui, și la soțul ei, George W. Chandler, pe Strada 71 Vest, numărul 235, din Manhattan. Mai avea o sarcină de îndeplinit, înainte de plecare.

La Waldorf Astoria, situat la intersecția dintre Bulevardul Cinci și Strada 33, pasagera de la clasa întâi Margaret Mackworth, de 31 de ani, și-a împachetat lucrurile, într-o atmosferă întunecată de mâhnire și depresie. Îi era groază de revenirea ei în Anglia. Era totuna cu întoarcerea la o căsătorie de șapte ani moartă și la o viață încorsetată de război.

Margaret sosise la New York cu o lună înainte, singură, după o călătorie obositoare de zece zile peste Atlantic, pentru a se întâlni cu tatăl ei, D.A. Thomas, un om de afaceri prosper, care se afla deja în oraș pentru discuții de afaceri, care variau de la mine până la șlepurile de pe Mississippi. Fusese încântată și ușurată să-l vadă așteptând-o pe chei. „În 1915, faptul că am ieșit în New Yorkul luminat de soarele de aprilie, fără griji și fericită, după ce m-am aflat sub norul greu al războiului de acasă, a fost o ușurare teribilă“[143], își amintea ea.

Metropola o fermecase de-a dreptul. „Serile – aproape în fiecare seară –, ieșeam în oraș, sau la spectacole, sau la petreceri“[144], scria ea. Și-a cumpărat rochii, plătite de tatăl ei, inclusiv o rochie de seară lungă, din catifea neagră, care-i plăcea foarte mult. A văzut cum timiditatea ei obișnuită – „nimicitoare“ timiditate – dispărea încet, Margaret începând, pentru prima dată în viața ei, să se simtă ca un atu de preț al tatălui ei, mai degrabă decât o obligație. (Timiditatea, însă, n-o împiedicase să lupte pentru dreptul de vot al femeilor pe când era în Anglia, în cursul acestei lupte sărind pe treapta automobilului unui prim-ministru și punând o bombă care făcuse să explodeze o cutie poștală.) „Acele săptămâni de ospitalitate și de amabilitate americane, pline de generozitate, de plăcere sincer

exprimată la întâlnirea cu cineva, au avut asupra mea un efect care mi-a schimbat tot restul vieții“, a scris ea.

Margaret și-a aruncat „peste bord“ timiditatea în acea vacanță. „Întotdeauna i-am fost recunoscătoare pentru asta New Yorkului“[145], mărturisea ea. „Și, în sfârșit, a fost una dintre ultimele ocazii când m-am simțit în mod conștient foarte tânără.“

Cu toate că ea și tatăl ei aveau să călătorească la clasa întâi, pe unul dintre cele mai luxoase vase cunoscute în lume, Margaret, acum, nu simțea decât mâhnire și regret.

În acea dimineață de vineri, căpitanul Turner a părăsit nava și a mers către sud, spre Wall Street, la clădirea City Investing de pe Broadway, numărul 165, o construcție imensă, urâtă, care se afla, întâmplător, lângă unul dintre cele mai îndrăgite repere ale orașului, Turnul Singer, construit de Compania de Mașini de Cusut Singer. Acolo, Turner a urcat până la birourile de avocatură ale firmei Hunt, Hill & Betts, unde, la ora 11, s-a așezat față-n față cu opt avocați, pentru o depoziție într-unul dintre cele mai fascinante cazuri de atunci – încercarea companiei de navigație White Star, proprietara Titanicului, de a cere unui tribunal federal american să-i limiteze răspunderea financiară în fața revendicărilor formulate de familiile pasagerilor americani decedați, care acuzau că dezastrul se petrecuse din „vina și neglijența“ companiei.

Turner, care depunea mărturie în favoarea familiilor, fusese citat în calitate de martor-expert, ceea ce însemna recunoașterea numeroșilor ani în care fusese căpitan al unor nave mari de pasageri și a respectului pe care i-l acordau alți marinari, însă a devenit repede clar pentru cei prezenți că nu-i făcea plăcere să fie chestionat de avocați. El a dat numai răspunsuri tăioase, scurte – rareori mai lungi de o singură propoziție sau frază –, totuși, s-a dovedit un martor incriminator.

Avocații au reușit să smulgă de la el mărturia că era pe mare când aflase prima dată despre dezastrul Titanicului. Era pe-atunci căpitan pe Mauritania. Titanicul plecase pe 11 aprilie 1912, iar Mauritania – pe 13

aprilie, lucru pe care Turner și l-a reamintit, pentru că data fusese problematică pentru pasagerii superstițioși, cu toate că, în tradiția marinarilor, numărul 13 nu prezintă o primejdie deosebită. Plecatul în călătorie pe mare într-o vineri este cel care le stârnește groaza marinarilor. Primind informații prin radio referitoare la gheața care se afla pe cursul său, Turner luase hotărârea de a schimba direcția către sud. Telegrafistul îl înștiințase primul de coliziunea Titanicului cu un aisberg.

Întrebat acum dacă i se păruse prudent din partea Titanicului să se deplaseze cu o viteză de 20 de noduri sau mai mult, având în vedere că era posibil să fie gheață în apropiere, Turner a oferit unul dintre răspunsurile lui cele mai vehemente: „Sigur că nu; 20 de noduri printre ghețuri! Cerule!“[146]

Cel mai bun mod în care ar fi trebuit procedat, a explicat Turner, era să se deplaseze foarte încet sau, pur și simplu, să se oprească. A recunoscut că radiorecepția devenise un instrument eficient de alertare a căpitanilor cu privire la prezența ghețurilor, însă a respins hotărât studiile de navigație, care sugerau că exista posibilitatea avertizării căpitanilor de prezența ghețurilor prin monitorizarea atentă a temperaturilor aerului și a apei, chiar în timp ce navigau. Așa ceva era inutil, a explicat Turner: „E ca o frecție la un picior de lemn“.

Turner și-a exprimat, de asemenea, scepticismul cu privire la importanța observatorilor. Manualul companiei Cunard cerea să fie doi oameni în cuibul-rândunicii tot timpul: „Eu îi numesc podoabele Departamentului Comercial“, a zis Turner. „Nu se gândesc decât cum să ajungă mai repede acasă și să-și numere banii.“

Întrebat dacă le dădea binocluri observatorilor, Turner a replicat: „Sigur că nu; aș putea să le dau la fel de bine și sticle cu apă minerală“.

Totuși, a spus el, când naviga prin ape unde ar fi putut apărea ghețuri, dubla întotdeauna marinarul de cart, adăugând alți doi observatori la prora.

Turner a făcut cunoscut că orice măsuri de precauție s-ar lua, orice studii s-ar face, gheața era întotdeauna un pericol neprevăzut. Uimit de acest lucru, unul dintre avocați l-a întrebat: „N-ați învățat nimic în urma acelui accident?“

„Absolut nimic“, a zis Turner. „Se va întâmpla din nou.“

În diferite momente ale depoziției, avocații s-au concentrat asupra navei lui Turner însuși, punând accentul pe punțile și pe ușile etanșe ale Lusitaniei, și, în special, pe buncărele ei longitudinale.

„Ceea ce este foarte neobișnuit în cazul vaselor comerciale, dar destul de obișnuit în cazul navelor militare, nu-i așa?“

„Da“ – a zis Turner –, „o măsură de protecție.“

Întrebările suplimentare i-au făcut pe avocați să înțeleagă faptul că unui căpitan prea puțin îi păsa de cum erau construite navele, inclusiv propria navă.

„Nu sunteți mecanic, ci navigator, nu?“, a întrebat cineva.

„Exact.“

„Nu acordați foarte multă atenție construcției navelor?“

„Nu – atâta vreme, cât plutesc; dacă se scufundă, eu ies.“

Întrebat dacă era ceva „în mod special neobișnuit“ în privința ușilor etanșe de pe Lusitania, și de pe sora ei, Mauritania, Turner a răspuns: „Nu știu“.

Câteva clipe mai târziu, avocatul a întrebat: „Înainte de Titanic, se presupunea că aceste nave mari erau imposibil de scufundat?“

„Cine v-a spus asta?“, s-a repezit Turner. „Nimeni cu care am fost vreodată pe mare n-a dovedit așa ceva.“

Depoziția s-a încheiat cu o întrebare referitoare la faptul dacă o navă cu cinci compartimente inundate putea continua să plutească.

Turner a răspuns: „Stimate domnule, nu știu absolut nimic în această privință; totul depinde de dimensiunile compartimentelor, de măsura flotabilității; dacă are flotabilitate, vasul plutește; dacă nu are, se duce la fund“.

Pe urmă, Turner s-a întors pe nava lui.

---

[116] The New York Times, 28 aprilie 1915.

[117] The New York Times, 28 aprilie 1915.

[118] The New York Times, 29 aprilie 1915.

[119] The New York Times, 9 decembrie 1915.

[120] East Side și West Side, cele două laturi ale insulei prelungi care este Manhattan, zona principală a New Yorkului. (n. trad.)

[121] The New York Times, 1 mai 1915.

[122] The New York Times, 30 aprilie 1915.

[123] The New York Times, 1 mai 1915.

[124] The New York Times, 1 mai 1915.

[125] The New York Times, 1 mai 1915.

[126] „Summary of Passengers' Nationality" („Listă cu naționalitățile pasagerilor"), RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor & Membrilor Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside. Adresele pasagerilor, inclusiv hotelurile și alte adrese temporare ale acestora de la New York, se găsesc în Documentele de la Arhivele Naționale, PRO 22/71, Arhivele Naționale ale Marii Britanii.

[127] Aici am utilizat numărul oficial furnizat de compania Cunard. Însă alte surse oferă cifre total diferite, una dintre surse indicând că au fost nu mai puțin de 218 persoane. Vezi „Summary of Passengers' Nationality", RMS

Lusitania: Registrul Pasagerilor & Membrilor Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside; de asemenea, „List of American Passengers Believed to Have Sailed on the Lusitania“ („Lista pasagerilor americani despre care se crede că s-au îmbarcat pe Lusitania“), Arhivele Naționale ale Statelor Unite de la College Park.

[128] Articolele de vestimentație care urmează sunt, vai, cele inventariate de către compania Cunard în urma recuperării trupurilor neidentificate ale unora dintre decedați. „Unidentified Remains“ („Rămășițe neidentificate“), RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor și Membrilor Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside.

[129] Holbourn era cunoscut de mulți drept „Moșierul din Foula“, datorită faptului că a fost proprietarul unei insule din arhipelagul Shetland. Insula sa, Foula, adăpostea tot felul de specii de păsări, care purtau nume de basm născocite de locuitorii săi din trecut: cra' însemna, evident, „corb“, dar mai erau și: rochie, maa și maallie, și tammie norie, wulkie, bonxie, ebb-pickie, snipoch, și Allen Richardson, sau Scootie Allen, sau doar Allen, acesta din urmă fiind lupul-de-mare parazitic (Stercorarius parasiticus). Pentru asemenea detalii fermecătoare și altele de același gen, care cu siguranță vor stimula fanteziile observatorilor de păsări de pretutindeni, vezi, în întregime, volumul lui Holbourn intitulat The Isle of Foula (Insula Foula).

[130] Bolze, From Private Passion to Public Virtue, p. 415.

[131] Boston Daily Globe, 11 mai 1915.

[132] Szefel, Beauty and William Braithwaite, pp. 565–566.

[133] Bullard et al., Where History and Theory Interact, p. 93.

[134] Sargent, Lauriat's, 1872–1922, p. 10.

[135] Publisher's Weekly, 21 februarie 1920, p. 551.

[136] Pentru aceste detalii și o puzderie de altele despre librăria Lauriat, vezi textul și fotografiile în Sargent, Lauriat's, 1872–1922, pp. 39–46.

[137] The New York Times, 28 septembrie 1895. Pentru informații referitoare la Biblii ale Șorțurilor, vezi Daily Mirror, 3 decembrie 2013.

[138] Într-o solicitare lungă făcută prin Comisia Mixtă pentru Reclamații, reunită după război pentru a impune Germaniei plata unor compensații în favoarea diferiților reclamanți, Lauriat furniza foarte multe detalii despre călătoria sa și despre lucrurile pe care le avusese cu el. Și-a depus reclamația pe 6 aprilie 1923. Toate detaliile extrase din dosarul demersului juridic vor fi citate mai departe ca Lauriat, Reclamație. Remarca sa despre siguranța transportării bunurilor cu o navă de linie poate fi găsită în solicitările sale la „Affidavit, 12 martie 1925, sau Charles Lauriat Jr".

[139] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 6.

[140] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 69.

[141] „Exhibit in Support of Answer to Question 1" („Expunere în sprijinul răspunsului la Întrebarea nr. 1 – Lauriat, Reclamație).

[142] De la numele unui personaj imaginat de prozatorul american Washington Irving (1783–1859) în satira intitulată Istoria New Yorkului, de la începuturile lumii până la sfârșitul dinastiei olandeze, de Diedrich Knickerbocker (1809). Acest autor fictiv era înfățișat într-o costumație tipică sfârșitului de secol al XVIII-lea și a creat o întreagă mișcare culturală. (n. trad.)

[143] Mackworth, This Was My World, p. 239.

[144] Mackworth, This Was My World, p. 240.

[145] Mackworth, This Was My World, p. 240.

[146] „Depoziție a lui William Thomas Turner“ din 30 aprilie 1915, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

U-20: CEL MAI FERICIT SUBMARIN

În aceeași zi de vineri, 30 aprilie, un altfel de vas a început să se îndrepte către Insulele Britanice – submarinul german Unterseeboot-20 –, deplasându-se în temeiul ordinelor care atribuiau noii sale activități de patrulare un caracter de mare urgență.[147] Vasul a ieșit încet, fără fast, din bazinul său portuar de la Emden, de pe coasta nord-vestică a Germaniei, la ora 6 dimineața. Echipajele submarinelor porecliseră Marea Nordului „Hans cel Străveziu“, dar astăzi marea și cerul erau cenușii, cum era și terenul plat care împrejmuia portul. Submarinele stăteau în paralel în locurile lor de acostare, legate cu parâme unul de celălalt, castelele[148] lor înălțându-se ca niște fortărețe solitare. Vântul bătea înspre coastă cu o viteză de patru noduri.

U-20 înainta spre mare pe fluviul Ems, în liniște, și aproape că nu lăsa nici urmă de siaj. În vârful castelului, stătea Kptlt. Walther Schwieger, căpitanul vasului, cu chipiul și hainele sale din piele impermeabilă. Castelul era un spațiu înghesuit, care se înălța din partea centrală a vasului; în el se găseau un panou de control și două periscoape, unul fiind principalul periscop de luptă, celălalt – unul auxiliar. În timpul atacurilor subacvatice, aici se instala Schwieger, între pereții groși din oțel-carbon ai castelului, și folosea periscopul principal pentru a-și dirija echipajul să lanseze torpilele. Când submarinul ieșea la suprafață, mica punte din vârful castelului era ca un promontoriu de pe care el putea scruta priveliștea mării din jur, însă nu-l adăpostea de vremea rea. Dimineața era rece; mirosul de cafea se ridica prin chepengul de la picioare.

Schwieger a ghidat submarinul pe fluviu în jos și, mai departe, prin apele de mică adâncime din largul portului. Vasul înainta direct spre vest și, pe la ora 9:30, a trecut pe lângă farul și stația radio de pe Borkum, o mică insulă-hotar, care constituia un reper important la plecarea și întoarcerea submarinelor.

Schwieger tocmai împlinise 32 de ani, dar era deja considerat unul dintre comandanții cel mai bine pregătiți ai Marinei germane, în așa măsură încât era consultat de superiorii lui în chestiuni privitoare la submarine, iar vasul său era folosit pentru experimentarea de noi tactici. Era unul dintre puținii căpitani care se aflaseră în serviciu încă dinainte să înceapă războiul. Era înalt și suplu și avea umerii lați. „Un individ deosebit de arătos“[149], spunea unul dintre membrii echipajului său. Ochii lui erau de un albastru pal și transmiteau stăpânire de sine și jovialitate.

Pe la amiază, vasul lui Schwieger a intrat în apele adânci de dincolo de Borkum, într-o porțiune a Mării Nordului căreia i se spunea fie Golful German, fie Golful Helgoland. Aici, fundul mării cobora mult, iar în zilele senine, apa se făcea de culoarea cobaltului întunecat. În jurnalul său de război, ținut pentru orice activitate de patrulare, Schwieger și-a notat că marea avea valuri de aproape un metru dinspre vest și că vizibilitatea era bună.

Cu toate că putea coborî vasul sub apă, dacă dorea, el îl ținea la suprafață, fiindcă așa putea înainta mai mult și mai repede. Cele două motoare diesel puteau imprima o viteză de până la 15 noduri, suficientă pentru a depăși majoritatea navelor comerciale standard. Cu o viteză medie obișnuită, să zicem de opt noduri, putea naviga până la 5 200 de mile marine.[150] În imersiune, însă, Schwieger trebuia să folosească două motoare electrice, altfel motoarele diesel ar fi consumat tot oxigenul dinăuntru. Aceste motoare puteau imprima o viteză de nouă noduri, în cel mai bun caz, și numai pentru o perioadă scurtă. Chiar și cu jumătate din acea viteză, un submarin aflat în imersiune putea înainta doar vreo 80 de mile marine. Aceste viteze erau atât de reduse, încât, uneori, submarinele care încercau să-și croiască drum împotriva curenților rapizi din Strâmtoarea Dover, dintre Anglia și Franța, nu reușeau deloc să înainteze. De fapt, submarinele se deplasau în imersiune cât mai puțin cu putință, de obicei doar în condiții meteo extreme, sau când atacau nave, ori când se ascundeau de distrugătoare.

În cea mai mare parte din prima sa zi pe mare, Schwieger a păstrat contactul radio cu stația de pe insula Borkum și cu un vas militar din portul Emden, Ancona, echipat cu aparatură prin care se putea comunica pe distanțe mari.

Schwieger a scris în jurnalul de bord[151] că posibilitatea lui de a face schimb de mesaje cu stația radio de pe insula Borkum încetase când submarinul se afla în larg, la o depărtare de 45 de mile marine, dar că păstrase o legătură bună cu Ancona. Pe parcurs, operatorul său radio a trimis în mod repetat semnale de probă, ceva ce operatorii radio de pe submarine făceau frecvent, ca și cum ar fi vrut să amâne momentul inevitabil, în care vasul avea să iasă din zona de acoperire a oricăror surse de comunicare prielnice și să rămână cu totul pe cont propriu.

Această izolare distingea submarinul între forțele navale ale Germaniei. Navele de suprafață se deplasau, de obicei, în grupuri și, dată fiind înălțimea catargelor, puteau rămâne în legătură cu bazele lor; submarinele se deplasau solitare și pierdeau mai repede legătura, de obicei, după ce străbăteau numai câteva sute de mile marine. Odată ajuns în larg, căpitanul unui submarin era liber să-și efectueze patrularea în orice mod îi convenea, fără supraveghere de sus. El singur decidea când și dacă să atace, când să iasă la suprafață sau să intre în imersiune și când să se întoarcă la bază. El deținea controlul absolut asupra periscopului vasului. „Vreau să subliniez că submarinul este un vas cu un singur ochi“, a spus un comandant de submarin, baronul Edgar von Spiegel von und zu Peckelsheim, care-l cunoștea bine pe Schwieger. „Asta înseamnă că numai cel care stă la periscop cu un singur ochi are toată responsabilitatea atacului sau a siguranței navei și echipajului său.“[152]

Perspectiva oferită de periscop era una greu descifrabilă, în cel mai bun caz. Căpitanul avea doar o vedere fragmentară, plată, asupra lumii din jurul său, timp în care trebuia să ia decizii referitoare la categoria din care făcea parte o navă, la naționalitatea ei, dacă era sau nu înarmată și dacă marcajele pe care le purta erau legitime sau false. Iar, dacă decidea să atace, el singur era cel care purta responsabilitatea, ca și cum ar fi apăsat pe trăgaciul unui pistol, dar fără să fie nevoit să vadă ori să audă rezultatul. Nu auzea decât sunetul exploziei torpilei, așa cum se transmitea el prin apă. Dacă alegea să privească tragedia în desfășurarea ei, nu vedea decât o lume tăcută, de foc și teroare. Odată, Spiegel a atacat un transport de cai și a privit cum unul dintre animale – „un cal splendid, unul de un cenușiu bătând în alb, cu o coadă lungă“[153] – a sărit de pe vas într-o barcă de salvare supraîncărcată.

După aceea, scria el, „n-am mai putut suporta spectacolul“. A coborât periscopul și a dat ordin ca submarinul să se scufunde la mare adâncime.

„Era o sarcină foarte dificilă și cu totul diferită de lupta în armată“, spunea Spiegel. „Dacă erai bombardat de artilerie și aveai ordin să părăsești tranșeele și să ataci, aveai, personal, un entuziasm deplin. În submarin, poate că stăteai în mica ta cabină, bându-ți cafeaua de dimineață și [mâncând] șuncă și ouă, când răsuna semnalul sonor sau telefonul și ți se spunea: «navă la orizont».“ Atunci, căpitanul dădea ordin să se tragă. „Și rezultatele blestematelor de torpile erau, fără îndoială, sfâșietoare foarte adesea.“ O navă, lovită în prora, s-a scufundat „ca un avion“, spunea el. „În două minute, nava de 10 000 de tone a dispărut de la suprafață.“[154]

O asemenea autoritate îți putea da fiori, însă atrăgea după sine o anumită însingurare, amplificată de faptul că Germania avea foarte puține submarine pe mare, în mod normal.[155] Începând cu luna mai 1915, submarinul lui Schwieger era unul din cele numai 25 din flota Germaniei care puteau să se deplaseze pe distanțe lungi. Numai șapte erau în circulație în același timp, datorită faptului că, după fiecare navigare, vasele aveau adeseori nevoie de câteva săptămâni de reparații și revizii. Când patrula, submarinul lui Schwieger ocupa un punct pe o mare întinsă.[156]

În această misiune, Schwieger ducea cu el un set de ordine care-i fuseseră înmânate personal. Acestea erau rezultatul unei temeri nou apărute, că Marea Britanie era pe punctul de a demara invazia Germaniei însăși, de pe Marea Nordului, prin Schleswig-Holstein, și că navele care transportau trupele invadatoare aveau să plece din porturi diferite de cele utilizate în mod obișnuit pentru a le aduce întăriri forțelor britanice din Franța. Rapoartele serviciilor secrete de informații sugeraseră de mult că o asemenea invazie ar fi putut fi în pregătire, dar oficialii flotei germane fuseseră sceptici la început. Acum, însă, ajunseseră să creadă că rapoartele puteau fi adevărate. Ordinele primite de Schwieger îi comandau să caute și să atace asemenea transporturi, într-o anumită zonă de pe mare, din largul portului Liverpool, între Anglia și Irlanda, și să pornească într-acolo „pe ruta cea mai rapidă posibil, pe după Scoția“.[157] Odată ajuns acolo, spuneau

ordinele, trebuia să păstreze respectiva poziție „atât de mult timp, cât îi permiteau proviziile“.

Misiunea trebuie să fi fost, într-adevăr, urgentă, dacă determinase Marina să nu țină cont de superstiția legată de plecările din zilele de vineri.

Ca armă, submarinul făcuse progrese foarte mari până în acel moment, ajungând, negreșit, până într-acolo, încât rareori își mai omora propriul echipaj.[158] Primul submarin căruia i s-a atribuit vreodată scufundarea unei nave inamice a fost H.L. Hunley, al flotei Statelor Confederate, care, în timpul Războiului Civil American, a scufundat fregata Housatonic a flotei unioniste. Submarinul Hunley, pus în mișcare de un echipaj de opt oameni, care dădeau la manivelă ca să acționeze elicea propulsoare, s-a apropiat de Housatonic după lăsarea întunericului, transportând o cantitate mare de material exploziv la capătul unei bare lungi de zece metri care ieșea din prora sa. Explozia care a urmat a distrus fregata; l-a scufundat însă și pe Hunley, care a dispărut, împreună cu tot echipajul. Această soartă i-a fost mai mult sau mai puțin prevestită, însă. În timpul probelor de dinainte de lansare, submarinul Hunley naufragiase de trei ori, omorând trei echipaje, în total 23 de marinari. Cu toate că inventatori din mai multe țări au contribuit la perfecționarea submarinului, omul cel mai adesea lăudat pentru că-l transformase în altceva decât o inovație sinucigașă – un „sicriu din fier“, așa cum le plăcea membrilor Marinei germane să spună – a fost un irlandez pe nume John Philip Holland, care a emigrat în America și a început să proiecteze vase subacvatice, ca să ajute Irlanda să înfrângă flota britanică. O caricatură celebră, din 1898, care avea la bază o fotografie făcută la Perth Amboy, în New Jersey, îl arăta pe Holland ieșind cu jobenul pe cap din tambuchiul unuia dintre submarinele sale și spunând: „Ce? Eu să-mi fac griji?“ Holland a fost primul care a încorporat motoare electrice pentru croazierele subacvatice și cu benzină pentru navigația la suprafață, deși benzina, cu fumul și volatilitatea ei și cu tendința de a sufoca echipajele, a fost înlocuită, în cele din urmă, cu combustibil diesel. Un spaniol pe nume Raimondo Lorenzo D’Equevilley-Montjustin, angajat de producătorul german de armament Krupp, a fost răspunzător de proiectarea primelor submarine ale Germaniei, cu toate că, făcând acest lucru, a înglobat ideile

lui Holland și ale altora. Submarinele lui au determinat Marina germană să înființeze, în 1904, o divizie dedicată construcției acestora, Unterseebootkonstruktionsbüro (Oficiul de Construcții de Ambarcațiuni Subacvatice), deși Marina a rămas sceptică în privința valorii lor. Până la începutul războiului, încă se mai petrecuseră dezastre submarine, dar nu cu o frecvență atât de mare, încât să-i împiedice pe tinerii ca Schwieger să se înroleze în serviciul de submarine al Germaniei.

Submarinul lui Schwieger avea o lungime de 64 de metri, o lățime de șase metri și o înălțime de opt metri.[159] Văzut din față, ar fi putut da impresia că-i oferea echipajului său un spațiu de locuit suficient de mare, dar, în realitate, porțiunea ocupată de marinari era doar un cilindru în partea sa de mijloc. O bună parte din spațiul aparent mare al submarinului era ocupat de cuve uriașe, pe ambele laturi ale cocii, care erau fie umplute cu apă de mare la imersiune, fie golite la ieșirea la suprafață. Spațiul dintre acestea era ticsit cu paturi pentru 36 de marinari, o bucătărie, o sală de mese, o cabină pentru operatorul radio, o cabină de comandă centrală, două motoare diesel de câte 850 de cai-putere, cuve pentru 76 de tone de motorină, două motoare electrice de câte 600 de cai-putere și rețeaua masivă de acumulatori care le alimentau, plus depozitul celor 250 de obuze pentru singurul tun de pe puntea submarinului și spațiul pentru depozitarea și manevrarea a șapte torpile, cunoscute oficial sub denumirea de „torpile automobile“. Vasul avea două tuburi pentru torpile la prora, două la pupa. O rețea de conducte și de cabluri, întesate la fel de compact ca tendoanele unui picior de om, lega toată această aparatură. „Mai multe cadrane și aparate de măsură, decât ar putea vedea cineva în mod obișnuit într-o viață“[160], spunea un membru al echipajului. Schwieger avea propria lui cabină mică, luminată de un bec electric deasupra patului său.

Spre deosebire de vasele de suprafață mari, un submarin ajungea să reflecte caracterul și personalitatea comandantului său, ca și cum vasul ar fi fost un costum de oțel croit numai pentru el. Acest lucru decurgea din faptul că, în timp ce se afla în patrulare la distanță, căpitanul nu primea nici un ordin de la superiori și avea mai mult control direct asupra oamenilor săi, decât avea, să zicem, un amiral aflat la bordul unei nave-amiral, cu o escadră de nave și mii de oameni sub comandă. Erau submarine crude și submarine cavalerești, submarine leneșe și submarine pline de energie. Unii căpitani

nici măcar nu încercau să salveze viețile marinarilor de pe navele comerciale; alții mergeau până într-acolo, încât remorcau bărcile de salvare până la țărm. Un comandant de submarin i-a trimis căpitanului unui vas lovit de torpilele sale trei sticle de vin, ca să-i ușureze lungul voiaj cu bărcile cu vâsle către țărm.

Pe vremea comandantului anterior al submarinului U-20, Otto Droescher, vasul dobândise o reputație de cutezanță. Într-o croazieră, în septembrie 1914, Droescher și un alt comandant își duseseră submarinele în Firth of Forth, estuarul de lângă Edinburgh, în Scoția, și înaintaseră până tocmai la Podul Forth, sperând să atace navele de război britanice ancorate la baza Marinei de la Rosyth, chiar dincolo de pod. Submarinele fuseseră, însă, reperate și fugiseră înapoi către Marea Nordului.

Într-o altă acțiune de patrulare, din luna următoare, Droescher devenise primul căpitan de submarin care înconjurase toată Marea Britanie. Navigase întâi în Canalul Mânecii, prin strâmtoarea Dover, unde dăduse de patrule antisubmarin puternice. Apreciind strâmtoarea ca fiind prea periculoasă pentru călătoria de întoarcere, el înaintase către nord, în schimb, de-a lungul coastelor vestice ale Angliei și Irlandei și în jurul capătului nordic al Scoției, demonstrând încă și mai bine, astfel, raza de acțiune și rezistența submarinelor. Germania ținuse performanța secretă.

Schwieger devenise căpitanul submarinului U-20 în decembrie 1914 și, în scurt timp, vasul câștigase și mai multă notorietate, dar acum pentru cruzime. Pe 30 ianuarie 1915, patrulând în largul coastelor Franței, Schwieger scufundase trei nave comerciale cu aburi, fără avertisment. În cursul aceleiași patrule, își dusese vasul chiar în estuarul Senei, cu toate că vremea proastă și ceața îl forțaseră să rămână în imersiune timp de 111 ore dintr-un total de 137. Pe 1 februarie, lansase o torpilă în direcția unei nave mari vopsite în alb și marcate cu cruci roșii imense, nava-spital Asturias. Ratase. Dar tentativa fusese considerată o nouă abjecție din categoria cruzimilor germane. Chiar și superiorii lui păruseră surprinși.[161]

Totuși, printre colegii și membrii echipajului său, Schwieger era cunoscut pentru bunătatea și jovialitatea lui și pentru faptul că menținea o atmosferă voioasă la bordul submarinului. „Era un submarin vesel, U-20, un submarin

plăcut“[162], spunea Rudolph Zentner, unul dintre ofițerii de rang mic de pe U-20, într-un interviu luat de Lowell Thomas pentru cartea sa din 1928, Raiders of the Deep (Corsarii adâncurilor). Zentner îi atribuia pe de-a întregul această atmosferă lui Schwieger. „Dacă vrei un submarin bun și plăcut, trebuie să ai un căpitan bun și plăcut.“ Schwieger era fiul unei familii vechi berlineze, bine educat, echilibrat, civilizat. „Era întruchiparea bunătății față de ofițerii și de oamenii de sub comanda lui“, spunea Zentner. „Temperamentul lui era jovial și modul lui de a vorbi, plin de bună-dispoziție, indica inteligență.“

Baronul Von Spiegel, prietenul lui Schwieger, spunea despre el: „Era un om minunat. N-ar fi omorât o muscă.“[163]

Schwieger dăduse tonul veseliei la bordul submarinului U-20 încă de când își luase funcția în primire. Vasul primise ordin să plece în patrulare în Ajunul Crăciunului 1914, un moment deprimant să mergi pe mare sau la război. Era prima croazieră pentru Zentner. Misiunea submarinului fusese aceea de a patrula în Golful Helgoland. A doua zi, de Crăciun – primul Crăciun din timpul războiului –, membrii echipajului se treziseră într-o dimineață splendidă de decembrie, cu soare strălucitor, „aer înghețat“ și o mare liniștită, cu tenta ei albastră-neagră, de iarnă. U-20 rămăsese la suprafață în timpul zilei, de unde observa mai bine țintele. Pe o vreme senină ca aceea, fumul de la coșurile unei nave cu aburi putea fi reperat de la 20 de mile marine distanță. Marinarii de cart nu văzuseră nimic toată ziua. „După toate aparențele, dușmanul rămăsese acasă și-și petrecea Crăciunul, așa cum ar trebui să facă orice creștin“[164], spunea Zentner.

În acea noapte, Schwieger ordonase imersiunea până pe fundul mării, la 18 metri sub nivelul apei. Alesese un loc unde hărțile indicau nisip, nu roci. Pentru o vreme, toată lumea păstrase tăcerea, fiind atentă, ca întotdeauna, la sunetele care indicau picuratul sau curgerea apei. Echipajul monitoriza aparatele care măsurau presiunea interioară, urmărind atent genul de creștere bruscă ce ar fi putut indica faptul că un volum mare de apă pătrundea în compartimentul echipajului. Refrenul „Totul este etanș“ fusese transmis de la prora la pupa.

Să-ți petreci noaptea pe fundul apei era o practică obișnuită pentru submarinele din Marea Nordului, unde adâncimea depășea rareori nivelul maxim admis pentru submarine. Pe fundul mării, Schwieger și echipajul său puteau dormi fără teama că o navă cu aburi ar fi putut da peste ei pe întuneric sau că ei ar fi putut da peste un distrugător britanic. Acesta era singurul moment în care un căpitan de submarin îndrăznea să se dezbrace și să se bage în pat.[165] Dar, în acea noapte specială, Schwieger se gândise la cu totul altceva decât la somn. „Și acum“ – zisese el –, „putem sărbători Crăciunul.“[166]

Fusese agățată o coroană la un capăt al sălii de mese. Marinarii adunaseră mâncarea pe masă. „Totul provenea din conserve, dar asta nu ne deranja“, spunea Zentner. Schwieger și ceilalți trei ofițeri de pe U-20 luau cina singuri, de obicei, într-un salon mic al ofițerilor, dar acum se alăturaseră echipajului, 36 de bărbați în total. Își turnaseră și rom în ceai. „Am pierdut șirul paharelor închinate pe care le-am băut“, spunea Zentner.

Schwieger se ridicase și ținuse un mic discurs, „și chiar au fost ovații voioase“, potrivit lui Zentner. Apoi urmase muzica. „Da“ – spunea Zentner –, „am avut o orchestră.“ Un marinar cânta la vioară, altul la mandolină. Un al treilea – un pescar îndesat, cu o barbă uriașă, de un roșcat aprins – își scosese acordeonul. Arăta ca un gnom și nu știa nici să scrie, nici să citească, dar se pare că avea o anumită putere de atracție față de sexul opus, căci de două ori Schwieger primise scrisori din partea unor femei care-i cereau să-l învoiască pe marinar, ca să le ia de neveste. Nu exista încă nici o modalitate eficientă care să le permită navelor de suprafață să urmărească un submarin sub apă, așadar, nimănui de la bord nu-i păsa foarte mult de zgomot. Trioul „cânta cu suflet“, spunea Zentner, mai ales acordeonistul: „Ochii lui mici erau pe jumătate închiși de extaz, iar gura lui bărboasă era arcuită într-un zâmbet strengăresc, care arăta ca o semilună“.

Muzica și băutura continuaseră până târziu în noapte; marea de afară era foarte rece, neagră și impenetrabilă.

Sub comanda lui Schwieger, U-20 a avut mereu cel puțin un câine la bord.[167] La un moment dat, avusese șase, dintre care patru cățeluși, toți teckeli, rezultatul neașteptat al unui atac în largul coastelor Irlandei.

Cu acea ocazie, urmând regulamentul crucișătorului, Schwieger urmărise și oprise o navă portugheză, Maria de Molenos. După ce așteptase ca echipajul ei să plece, le dăduse ordin servanților săi de tun să scufunde vasul. Aceasta era metoda lui favorită de atac. Își păstra puținele torpile pentru țintele cele mai bune și mai mari.

Servanții de la tun fuseseră și rapizi, și precișI: trăseseră o serie de obuze la nivelul liniei de plutire a cargobotului. În curând, nava dispăruse din vedere, sau, potrivit spuselor lui Zentner, „a luat poziție pentru momentul de navigație verticală“.

Printre obișnuitele resturi rămase în derivă la suprafață, marinarii germani reperaseră o vacă înotând, și încă ceva. Acordeonistul bărbos văzuse lucrul acela primul și strigase: „Ah, cerule, cățelușul!“ Arătase cu degetul către o cutie. Un căpșor și două lăbuțe ieșeau peste marginea ei. Un teckel negru.

Submarinul U-20 se apropiase; echipajul ridicase câinele la bord. Îl botezaseră Maria, după vasul scufundat. Nu putuseră face nimic, însă, pentru vacă.

U-20 avea deja un câine la bord, un mascul, și Maria rămăsese imediat însărcinată. Născuse patru cățeluși. Acordeonistul devenise îngrijitorul câinilor. Socotind că șase câini erau prea mulți pentru un submarin, echipajul dăduse trei cățeluși altor vase, dar păstrase unul. Zentner dormea cu altul în patul lui, lângă o torpilă. „Așa că, în fiecare noapte“ – spunea el –, „dormeam cu o torpilă și un cățeluș.“

Faptul că Schwieger crease un mediu atât de uman fusese o dovadă a capacității lui de a-și conduce oamenii, în condițiile aspre dintr-un submarin.[168] Submarinele erau înghesuite, mai ales la plecarea în patrulă, când alimentele erau depozitate în orice loc disponibil, inclusiv în latrină. Legumele și cărnurile erau păstrate în locurile cele mai răcoroase, printre munițiile vasului. Apa se raționaliza. Dacă voiai să te bărbierești, foloseai

ce rămânea din ceaiul de dimineață. Nimeni nu făcea baie. Mâncarea proaspătă se strica repede. Oricând era posibil, echipajele căutau de mâncare. Un submarin trimisese o echipă la vânătoare pe o insulă scoțiană și omorâseră o capră. Echipajele, în mod obișnuit, luau ca prăzi de război de pe nave gem, ouă, șuncă și fructe. Un atac al unui avion britanic oferise o tratație neobișnuită echipajului unui submarin, când bomba pe care o aruncase nu-și nimeritse ținta și explodase în mare. Șocul adusese la suprafață un banc de pești năuciți.

Echipajul submarinului U-20 făcuse rost odată de o putină întreagă de unt, dar, în acel moment din timpul patrulei, bucătarul vasului nu mai avea nimic potrivit la îndemână, ca să prăjească. Schwieger plecase la cumpărături. Utilizând persicopul, reperase un grup de vase de pescuit și ridicase submarinul la suprafață chiar între ele. Pescarii, uimiți și înspăimântați, fuseseră convinși că vasele lor aveau să fie scufundate. Dar Schwieger nu voia decât pește. Ușurați, pescarii le dăduseră membrilor echipajului său tot peștele pe care-l puteau duce.

Schwieger dăduse ordin ca submarinul să coboare pe fundul mării, pentru ca echipajul să poată cina în liniște. „Și acum“ – spunea Zentner –, „aveam pește proaspăt, prăjit în unt, fript în unt, sote de pește în unt, numai să fim în stare să-l mâncăm.“[169]

Acel pește și mirosurile lui reziduale, însă, nu puteau decât înrăutăți cel mai neplăcut aspect al vieții de pe submarin: aerul. Mai întâi, era duhoarea de bază a celor 36 de bărbați care nu se spălau niciodată, purtau haine din piele care nu respirau și împărțeau un singur closet mic. Din când în când, toaleta emana în submarin mirosul unui spital pentru bolnavii de holeră și apa nu putea fi trasă decât atunci când submarinul era la suprafață sau la mică adâncime, altfel presiunea din adânc împingea excrementele înapoi în submarin. Acest lucru avea tendința să li se întâmple ofițerilor și membrilor echipajului începători, și se numea „botezul submarinului“. Mirosul de motorină pătrundea prin toate colțurile submarinului, garantând că fiecare cană de cacao și fiecare bucată de pâine avea gust de petrol. Erau, apoi, miresmele care emanau din bucătărie la mult timp după ce erau gătite mâncărurile, în special acea rudă apropiată a mirosului corporal, izul de ceapă prăjită în ajun.

Toate acestea erau și mai mult înrăutățite de un fenomen caracteristic submarinelor, care apărea în timp ce se aflau în imersiune. Submarinele transportau numai cantități limitate de oxigen, în cilindri, din care se injecta aer în vas într-o proporție care varia în funcție de numărul de oameni de la bord. Aerul consumat era trecut pe deasupra unui compus de potasiu, ca să fie curățat de acidul carbonic, fiind apoi reinjectat în atmosfera din submarin. Membrii echipajului care ieșeau din ture erau încurajați să doarmă, deoarece oamenii care dorm consumă oxigen mai puțin. Când cobora la mare adâncime sub apă, submarinul dezvolta o atmosferă interioară asemănătoare celei dintr-o mlaștină tropicală. Aerul devenea umed și dens într-o măsură supărătoare, acest lucru datorându-se căldurii emanate de trupurile marinarilor, de motoarele diesel încă fierbinți, și de aparatura electrică a submarinului, care încălzea coca vasului. Când acesta cobora prin apa tot mai rece, contrastul dintre căldura din interior și răceala din exterior genera condens, care umezea hainele și producea colonii de mucegai. Echipajele numeau acest fenomen „năduşeală de submarin“[170]. El extrăgea vaporii de motorină din atmosferă și-i depunea peste cafea și supă, lăsând un minuscul strat de produs petrolier. Cu cât submarinul stătea mai mult în imersiune, cu atât mai proaste deveneau condițiile. Temperatura dinăuntru putea crește la peste 38 de grade Celsius. „Nu vă puteți face nici cea mai vagă idee despre cum se transformă treptat atmosfera în aceste circumstanțe“ – scria un comandant de submarin, Paul Koenig –, „nici despre temperatura infernală care se dezvoltă în carcasa de oțel.“[171]

Oamenii abia așteptau momentul în care vasul ieșea la suprafață și chepengul castelului se deschidea. „Prima gură de aer proaspăt, chepengul deschis al castelului și revenirea la viață a motoarelor diesel, după 15 ore petrecute pe fundul mării, astea da experiențe care merită trăite“, spunea un alt comandant de submarin, Martin Niemöller. „Totul revine la viață și nici un suflet nu se gândește la somn. Toți marinarii caută o gură de aer și o țigară fumată la adăpostul punții.“[172]

În plus, tot acest disconfort era suportat în condițiile pericolului mereu prezent, cu toții fiind conștienți că-i aștepta cea mai groaznică moarte imaginabilă: sufocarea lentă într-un tub de oțel cufundat în beznă, pe fundul mării.

În timpul uneia dintre acțiunile de patrulare ale submarinului U-20, această perspectivă le păruse tuturor foarte reală.

Era la începutul războiului, când comandanții submarinelor și apărătorii britanici, deopotrivă, elaborau noi tactici pe care să le folosească unii împotriva celorlalți.[173] Schwieger cerceta cu atenție marea prin periscop, când reperase două balize în față, la distanță mare una de alta. Nu serveau nici unui scop evident, iar prezența lor în acea zonă a mării era neașteptată.

Schwieger nu văzuse nici un pericol. Strigase: „Două balize observate. Păstrați adâncimea corectă.“ Submarinul își continuase înaintarea la „adâncimea de periscop“, adică la 11 metri – sau 36 de picioare – sub luciul apei, o adâncime suficient de mare pentru ca numai vârful periscopului să iasă deasupra apei.

Ceva se izbise de partea exterioară, apoi urmase un sunet strident, ca de oțel care se freca de cocă. „Se auzea ca și cum niște lanțuri uriașe se izbeau de submarin și erau trase peste el“, va spune mai târziu Rudolph Zentner, pe atunci de serviciu în cabina de comandă a vasului.

Marinarii care mânuiau cârmele orizontale ale navei, plăcile de imersiune, strigaseră alarmați. Cârmele nu răspundeau. Zentner verificase aparatele care monitorizau adâncimea și viteza. Submarinul încetinea și se scufunda. Se ridica și se cobora și se înclina de pe o parte pe alta.

Zentner se uitase la cadranul pentru adâncime și-i raportase fiecare modificare lui Schwieger. Submarinul se scufunda tot mai adânc. La o adâncime de 30 de metri, U-20 atinsese fundul mării. La această adâncime, presiunea nu prezenta vreun pericol, dar vasul părea să fie acum una cu fundul oceanului.

Zentner urcase pe scara care ducea la castel și acolo se uitase afară, printr-una dintre ferestruicile din sticlă groasă, singurul mijloc de observare a împrejurimilor oceanului în imersiune. Ce văzuse îl uluise: o încrengătură de lanțuri și cabluri. „Acum știam semnificația celor două balize“, spunea el. O plasă gigantică din oțel fusese întinsă între ele, o capcană pentru

submarine, iar U-20 intrase direct în ea. Submarinul stătea pe fundul apei, nu doar prins în capcană, dar și pironit sub greutatea dispozitivului.

Și, apoi, mai era ceva: prin pereții vasului, echipajul auzise huruitul unor elice deasupra. Știau din experiență că acel tip specific de sunet era produs de distrugătoare – „un huruit ascuțit, supărat“. Atacurile cu bombe de adâncime încă nu existau[174], dar prezența distrugătoarelor care așteptau deasupra era departe de a oferi siguranță. Acelea erau navele de care comandanții de submarine se temeau cel mai mult. Un distrugător – din clasa Donnerwetter[175], de exemplu – putea să înainteze cu 35 de noduri, sau 64 de kilometri pe oră, și să tragă un obuz letal de la o distanță de o milă marină. De asemenea, putea să distrugă un submarin, ciocnindu-l. Cu o proră tăioasă ca un cuțit de cioplit, un distrugător în plină viteză putea spinteca un submarin în două.

Aerul din interior devenise cald și închis. Teama se adunase în oameni precum aluviunile depuse în timpul fluxului. „Bineînțeles că acum nu era nici vorbă de râsete și de cântece la bord“, spunea Zentner. „Fiecare se gândea la casa lui din Germania și la faptul că nu avea s-o mai vadă niciodată.“

Acestea erau momentele dificile când te aflai la comandă. Schwieger nu-și permitea să arate frică, deși, fără îndoială, că o simțea și el. Într-un spațiu atât de înghesuit, faptul de a acționa altfel decât cu încredere și siguranță ar fi amplificat frica deja instalată.

Schwieger ordonase: „Schimbați sensul de mers al motoarelor“.

Motoarele răspunseseră. Submarinul se opintise. Oțelul scârțâise pe cocă. Între timp, sunetele de elice de deasupra deveniseră mai clare.

Zentner urmărea cadranele și indicatorii din cabina de comandă. „Aparatele de măsură erau acum totul pentru noi“, spunea el. „Niciodată până atunci nu mă uitasem la ceva cu atâta înfocare.“

Submarinul începuse, ușor-ușor, să dea înapoi, cu tot scârțâitul strident al oțelului de afară. Și, apoi, se eliberase.

Schwieger ordonase ascensiunea la adâncimea de croazieră, 22 de metri – sau 72 de picioare –, și viteză maximă înainte. Toți resimțiseră o stare de ușurare, până când își dăduseră seama că sunetele de elice de deasupra nu dispăreau. Distrugătoarele păreau să știe unde se afla cu exactitate submarinul. Schwieger ordonase o deplasare în zigzag, mult la dreapta și mult la stânga, dar distrugătoarele erau mereu prezente.

Schwieger înainta orbește. Nu putea încerca să-și folosească periscopul, deoarece distrugătoarele l-ar fi reperat imediat și ar fi început să tragă în submarin, sau să-l ciocnească, sau și una, și alta. Schwieger le ordonase timonierilor de la plăcile de imersiune să mențină adâncimea cât de mult le permiteau graficele pentru acele ape. Urmărirea a continuat „ore întregi“, spunea Zentner, U-20 urmând „un curs ciudat, haotic, înaintând cât de repede puteam“.

Cea mai bună speranță era de-acum noaptea. Când se lăsase întunericul peste apele de deasupra, huruitul elicelor începuse să se diminueze, până când nu se mai auzise deloc. Schwieger adusese vasul înapoi la adâncimea de periscop și aruncase rapid o privire de jur împrejur, la 360 de grade, ca să se asigure că nu era nici un pericol în apropiere. Aceasta fusese o manevră obositoare.[176] Articulațiile periscopului, acolo unde acesta ieșea în afară deasupra castelului, trebuiau să fie ermetice, ca să nu lase apa să intre și să reziste la presiunea unei imersiuni adânci. Rotirea aparatului necesita forță. Însă articulațiile nu erau niciodată perfect strânse: o anumită cantitate de apă cu motorină se prelingea inevitabil pe chipiul și pe fața lui Schwieger.[177]

Odată asigurat că distrugătoarele dispăruseră, Schwieger ordonase ca submarinul U-20 să iasă la suprafață.

Acolo, misterul final se dezlegase. Dându-se înapoi din capcană, submarinul agățase un cablu legat de una dintre balize, care se ținuse pe urmele lui, la suprafața apei, ca pluta de la undiță, indicându-le marinarilor de veghe de pe distrugătoare orice schimbare de direcție, până când, în cele din urmă, întunericul o făcuse invizibilă.

Schwieger avusese noroc. În lunile următoare, britanicii aveau să atârne capsule cu material exploziv în capcanele lor pentru submarine.

Toată ziua de vineri, 30 aprilie[178], în timp ce U-20 se îndepărta de Golful Helgoland, operatorul radio al lui Schwieger a continuat să trimită mesaje prin care comunica poziția submarinului, după toate aparențele în încercarea de a identifica distanța maximă de la care putea trimite și primi semnale. Ultimul schimb izbutit fusese cu Ancona, de la o distanță de 235 de mile marine.

La ora șapte, în acea seară, submarinul era deja departe în Marea Nordului, traversând Bancul Dogger, o zonă bună de pescuit, de 7 000 de mile marine pătrate, din largul coastelor Angliei. Vântul devenise mai agitat, la fel ca și marea. Vizibilitatea era mai scăzută.

Submarinul a trecut pe lângă mai multe vase de pescuit, care arborau steaguri olandeze. Schwieger le-a lăsat în pace. Și-a semnat jurnalul de bord, marcând astfel sfârșitul oficial al primei zile a misiunii.

---

[147] Detaliile referitoare la misiunea lui Schwieger, prezentate aici și în capitolele următoare, provin din jurnalul său de război, o traducere a acestuia găsindu-se în Colecția Bailey/Ryan din Arhivele Institutului Hoover. Jurnalul m-a ajutat să reconstruiesc în detaliu călătoria submarinului U-20 către Marea Irlandei și înapoi, dovedindu-se, din acest punct de vedere, de o valoare inestimabilă. De aici înainte, unde este necesar, îl voi cita doar ca Schwieger, Jurnal de război.

[148] Structură amplasată deasupra punții superioare a unei nave; în cazul submarinelor, este partea care iese prima la suprafața apei, având în partea de sus o mini-punte de comandă, de pe care poate fi observată marea de jur-împrejur. (n. trad.)

[149] Thomas, Raiders of the Deep, p. 91.

[150] Gibson & Prendergast, The German Submarine War, pp. 356–357.

[151] Koerver declară că distanța „normală“ de la care submarinele puteau comunica prin radio era de „câteva sute de kilometri“. Jurnalul lui Schwieger indică faptul că, cel puțin pentru submarinul U-20, raza era mult mai scurtă. Koerver, German Submarine Warfare, p. xix. Jan Breemer afirmă că, la începutul lui 1915, submarinele puteau să comunice „bine“ cu stațiile aflate pe țărm, la distanțe de „până la 140 de mile marine“ (Breemer, Defeating the UBoat, p. 15).

[152] Interviu cu Edgar von Spiegel, Lusitania, Catalogul nr. 4232, Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

[153] Spiegel, The Adventures of the U-202, p. 20.

[154] Interviu cu Edgar von Spiegel, Lusitania, Catalogul nr. 4232, Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

[155] După cum afirma căpitanul german Paul Koenig, „Căpitanul nici unei alte nave nu este atât de singur, atât de forțat să depindă în întregime de sine însuși, în calitatea sa de căpitan al unui submarin“ (Voyage of the Deutschland, p. 76).

[156] Potrivit lui Hans Koerver, până în luna mai 1915, Germania avea, în medie, doar 15 submarine disponibile în fiecare zi pentru misiuni la mare distanță. În mod normal, doar două submarine patrulau tot timpul în zona Insulelor Britanice (Koerver, German Submarine Warfare, pp. xxi, xxiii).

[157] Bailey, The Sinking of the Lusitania, p. 54.

[158] Compton-Hall, Submarine Boats, pp. 14, 21, 36, 38–39, 99, 102, 109; Fontenoy, Submarines, pp. 8, 10.

[159] Rössler, The UBoat, p. 14; Von Trapp, To the Last Salute, pp. 32–33; Neureuther and Bergen, UBoat Stories, p. 173.

[160] Thomas, Raiders of the Deep, p. 82.

[161] Registrul U-20, 6 februarie 1915, în Arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[162] Thomas, Raiders of the Deep, pp. 81, 91.

[163] Interviu cu Edgar von Spiegel, Lusitania, Catalogul nr. 4232, Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

[164] Thomas, Raiders of the Deep, p. 83.

[165] Spiegel, The Adventures of the U-202, p. 12.

[166] Pentru detalii referitoare la această scenă de Crăciun, vezi Thomas, Raiders of the Deep, pp. 83–85.

[167] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 4; Thomas, Raiders of the Deep, pp. 90–91. Se spune că un comandant de submarin a transportat odată un pui de cămilă.

[168] Forstner, The Journal of Submarine Commander Von Forstner, pp. 56–57; Neureuther & Bergen, UBoat Stories, 189; Thomas, Raiders of the Deep, p. 86.

[169] Thomas, Raiders of the Deep, p. 86.

[170] Spiegel, The Adventures of the U-202, p. 15.

[171] Koenig, Voyage of the Deutschland, p. 116.

[172] Niemöller, From UBoat to Pulpit, p. 1.

[173] Zentner povestește întâmplarea de mai jos în Thomas, Raiders of the Deep, pp. 87–89. Literatura care se referă la submarine este plină de povestiri care nu pot decât să te facă să te întrebi de ce, pentru Dumnezeu!, ar fi fost dispus vreodată un tânăr să se înroleze în Marina Germaniei ca membru al personalului de pe submarine. Un exemplu grăitor: un submarin, U-18, a încercat să atace Marea Flotă a Marii Britanii care-și avea baza la Scapa Flow, în largul coastelor nordice ale Scoției, însă a fost reperat și lovit cu pintenul entravei de o navă de patrulare, un trauler. În urma coliziunii, periscopul și cârmele orizontale – hidroplanele –, care controlau ascensiunea și coborârea submarinului, au fost avariate. Căpitanul a ordonat o imersiune de urgență, însă submarinul s-a dus până la fund, apoi a țâșnit din nou la suprafață, scăpat de sub control. Atunci, a fost lovit cu un pinten de entravă a doua oară, de un distrugător. Submarinul s-a scufundat, dar s-a luptat să iasă din nou la suprafață, iar, când a reușit, plutea purtat de curent, incapabil de a mai executa vreo manevră. Căpitanul a semnalizat că se predă. Distrugătorul a reușit să salveze toți membrii echipajului, cu excepția unuia. Pe un alt submarin, în timpul unui exercițiu de imersiune, comandantul a părăsit turnul în ultimul moment și a trântit chepengul în urma sa. Acesta nu s-a închis. În timp ce submarinul se scufunda, apa a năvălit și a început să inunde rapid interiorul. Submarinul s-a scufundat 27 de metri. Apa s-a ridicat atât de repede, încât, pentru anumiți membri ai echipajului, a ajuns curând la nivelul gâtului. Atunci, un membru al echipajului, el însuși aproape acoperit de apă, s-a gândit să pornească aparatul cu aer comprimat, care scotea apă din tancurile de balast. Submarinul a țâșnit la suprafață. Echipajul a pornit pompele interne, iar apa a dispărut repede. „Însă, dintr-odată,“ – își amintea caporalul Karl Stoltz – „întreg interiorul s-a umplut de un abur verzui sufocant – gaz de clor de la apa care inundase bateria electrică.“ Atunci, căpitanul le-a ordonat tuturor marinarilor să iasă pe punte, cu excepția unui mecanic din camera motoarelor și a timonierului. Aerul proaspăt care intra prin tambuchi a diluat gazul. Cauza celor întâmplate a fost o simplă eroare a căpitanului. Chepengul, odată închis, trebuia să fie fixat prin utilizarea unei roți care acționa o serie de cleme, însă, înainte de imersiune, căpitanul a întors din greșeală roata în direcția greșită, așezând clemele în poziția închis și împiedicând astfel închiderea chepengului. Stoltz estima că numai câteva

secunde lipsiseră pentru ca echipajul să se înece. Chiar și capacitatea submarinelor de a acționa pe furiș, principalul lor atu, putea să se întoarcă împotriva lor. Pe 21 ianuarie, un submarin din aceeași categorie ca și U-20 al lui Schwieger patrula în largul coastelor Olandei, atunci când echipajul său a reperat un alt submarin. Presupunând, la început, că acela era tot un submarin german, membrii echipajului au încercat de două ori să salute, semnalizând, însă nu au primit nici un răspuns. Căpitanul submarinului, Bruno Hoppe, a tras atunci concluzia că trebuia să fie un submarin britanic și a lansat un atac. L-a scufundat cu o singură torpilă, apoi s-a apropiat, ca să încerce să salveze supraviețuitorii. Nu mai era decât unul în viață, care l-a informat că submarinul pe care tocmai îl distrusese era, de fapt, U-7 al Marinei germane, aflat sub comanda celui mai apropiat prieten al lui Hoppe. „Ani la rând, cei doi bărbați fuseseră nedespărțiți“, potrivit căpitanului de submarin baron Von Spiegel, care i-a cunoscut pe amândoi. Pentru aceste povești și altele asemenea lor, vezi Gibson & Prendergast, The German Submarine War, pp. 17–18, 20; Neureuther & Bergen, UBoat Stories, pp. 154–157; Thomas, Raiders of the Deep, pp. 171–172.

[174] Atacurile cu bombe de adâncime s-au desfășurat pentru prima oară în ianuarie 1916, dar, inițial, nu au fost prea eficace. Abia după un an aveau să devină o amenințare semnificativă pentru comandanții de submarine. Sonarul – sursa clasicului „ping“ din filmele cu submarine – avea să fie introdus abia după Primul Război Mondial. Vezi Breemer, Defeating the UBoat, p. 34; Marder, From the Dreadnought to Scapa Flow, p. 350.

[175] Textual: „Furtună cu tunete și fulgere“ (germ. – n. trad.).

[176] Forstner, The Journal of Submarine Commander Von Forstner, pp. 14–15.

[177] Neureuther & Bergen, U-Boat Stories, p. 25.

[178] Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: MENAJERIE

În acea zi de vineri, Charles Lauriat a părăsit apartamentul surorii sale și s-a deplasat către celălalt capăt al orașului, pe Bulevardul Cinci, numărul 645, ca să ridice ultimul obiect din colecția pe care o ducea la Londra.[179] A mers acasă la un client pe nume William Field care, în ciuda adresei, se descria ca fiind un „gentilom fermier".

Cu câteva luni înainte, Lauriat îi vânduse lui Field un exemplar foarte rar din cartea lui Charles Dickens Poveste de Crăciun, publicată pentru prima dată în decembrie 1843. Volumul îi aparţinuse lui Dickens însuși, fiind cel adus de autor ca probă în cadrul unei serii de procese pe care le deschisese la începutul anului 1844 împotriva „piraților literari", care-i republicaseră povestirea fără permisiunea lui. Pe interiorul coperților din față și din spate, și pe alte pagini din interiorul cărții, erau adnotări legate de procese, care fuseseră scrise chiar de mâna lui Dickens. Era o lucrare unică.

Lauriat voia s-o împrumute. Mai devreme în acel an, corespondase cu un avocat de la Londra, care scrisese un raport asupra litigiului lui Dickens privitor la piraterie. Avocatul îl rugase pe Lauriat să aducă și cartea cu el la următoarea sa vizită la Londra, ca să poată copia diversele însemnări din paginile acesteia. Noul proprietar al cărții, William Field, „a acceptat mai degrabă în silă să facă acest lucru", scria Lauriat, și numai după ce Lauriat îi promisese că va garanta siguranța cărții.

Lauriat s-a întâlnit cu Field în apartamentul acestuia și acolo Field i-a înmânat cartea, un volum frumos legat în pânză și ambalat într-o „cutie în întregime din cordovan", adică o cutie învelită în piele de capră texturată, folosită pentru coperțile din marochin. Lauriat și-a pus volumul în servietă și s-a întors acasă la sora lui.

La Cheiul 54, vineri dimineața, Turner a ordonat un exercițiu cu bărcile de salvare.[180] Nava transporta 48 de bărci în total, de două tipuri. 22 erau bărci din categoria A, construite în sistem clasic – bărci nepuntate, atârnate peste puntea vasului de brațe de macara, sau gruie, și legate de scripeți. Cea mai mică dintre aceste bărci avea locuri pentru 51 de persoane; cea mai mare, pentru 69. În caz de urgență, bărcile erau suspendate deasupra mării și coborâte până în dreptul balustradelor, pentru ca pasagerii să se poată urca în ele. Odată bărcile umplute, doi membri ai echipajului se ocupau de parâmele – „frânghiile de coborâre“ – din partea din față și cea din spate ale fiecărei bărci și, coordonându-se atent, coborau barca în așa fel, încât să fie lăsată la apă drept. Acest lucru era la fel ca o coborâre prin fața unei clădiri de șase etaje. Dat fiind că o barcă de salvare complet încărcată cântărea aproape zece tone, procesul necesita pricepere și coordonare, mai ales pe vreme rea. Chiar și în cele mai bune condiții, însă, era genul de operațiune care-ți făcea părul măciucă.

Celelalte 26 erau „bărci pliabile“, care arătau ca niște versiuni aplatizate ale bărcilor obișnuite. Putând să susțină între 43 și 54 de persoane fiecare, acestea aveau laturi din prelată, care trebuiau ridicate și fixate la locurile lor, pentru ca bărcile să se poată deplasa pe apă. Construcția lor fusese produsul unui compromis. În urma dezastrului de pe Titanic, vaselor de linie oceanice li se impusese să aibă îndeajuns de multe bărci de salvare pentru toată lumea de la bord. Dar, în cazul unei nave mari, ca Lusitania, pur și simplu, nu era suficient de mult spațiu pentru toate bărcile de categorie A, câte erau necesare. Bărcile pliabile, însă, puteau fi băgate dedesubt și coborâte cu aceleași gruie, după ce bărcile obișnuite erau lansate la apă; teoretic, ele puteau să și plutească pe cont propriu, atunci când nava se scufunda. Constructorii, însă, păruseră să nu ia în considerare posibilitatea ca bărcile să fi ajuns în apă înainte să fie corect instalate, cu zeci de pasageri panicați, care se agățau și blocau toate eforturile de ridicare a laturilor. Luate împreună, bărcile de salvare de pe Lusitania ofereau locuri pentru nu mai puțin de 2 605 persoane, o capacitate mai mult decât suficientă pentru toți pasagerii și membrii echipajului de pe navă.[181]

Pentru exercițiul de vineri, echipajul a fost adunat pe puntea vasului și bărcile convenționale au fost scoase în afara parapetului.[182] Bărcile de la

tribord au fost suspendate deasupra cheiului, dar zece bărci de la babord au fost coborâte chiar pe apă, iar câteva, duse cu vâslele și înșirate la o distanță anume de navă. După aceea, toate au fost ridicate înapoi pe punte și readuse la pozițiile lor.

Părerea lui Turner era, după cum le spusese avocaților în timpul depoziției de dimineață, privitoare la naufragiul Titanicului, că un echipaj experimentat și competent, lucrând pe vreme liniștită, putea lansa o barcă la apă în trei minute.[183] Dar, cum bine știa și el, adunarea unui asemenea echipaj era, de-acum, aproape imposibilă. Războiul crease deficite de forță de muncă în toate industriile, dar mai ales în industria navală, Marina Regală aspirând mii de marinari pricepuți. Ceea ce făcea ca lui Turner să-i fie și mai greu să adune un echipaj era faptul că înțelegerea inițială a companiei Cunard cu Amiralitatea impunea ca toți ofițerii de pe o navă și cel puțin trei sferturi din echipajul ei să fie supuși britanici.[184]

Lipsa de calificare a echipajelor de pe vasele comerciale ale Marii Britanii pe timp de război era îndeajuns de pronunțată, încât i-a atras atenția comandantului de submarine Forstner, cel care scufundase Falaba. El observase „modul ciudat în care marinarii mânuiesc, de obicei, bărcile de salvare“[185]. Pasagerii băgaseră și ei de seamă. James Baker, un negustor de covoare orientale, venise la New York la bordul Lusitaniei, mai devreme în acel an, în prima traversare a Atlanticului cu căpitanul Turner revenit la comandă. Baker își petrecuse o parte din prima zi a călătoriei doar uitându-se la membrii echipajului în timp ce munceau. Concluzia lui: „Nu cred că este posibil ca unii dintre ei să fi fost pe mare înainte“. Rămăsese uimit de modul în care erau îmbrăcați cei mai mulți: „Membrii echipajului, cu patru sau cinci excepții…, purtau tot felul de costume, confirmându-mi prima impresie că, în afară de câțiva marinari permanenți, restul membrilor echipajului erau genul de oameni pe care-i vezi pe o navă comercială de curse neregulate, o rușine pentru o asemenea navă“[186].

Turner recunoștea problema. Echipajele lui, pe timp de război, nu semănau deloc cu „marinarii“ competenți și robuști pe care-i întâlnise mai înainte în cariera sa. „Marinarul calificat, de modă veche, care știa să facă noduri, să mânuiască velele, să matisească sau să manevreze cârma, a dispărut odată

cu velierele“[187], spunea Turner. În ceea ce privește capacitatea echipajului de a manevra bărcile de salvare: „Sunt destul de pricepuți – le lipsește practica. Nu fac îndeajuns de multă practică și nu dobândesc experiență.“[188]

Pentru călătoria care urma, însă, Turner izbutise să angajeze o serie de marinari care nu numai că erau matrozi experimentați, dar fuseseră pe mare la fel ca el însuși, la bordul unor veliere mari, cu vele pătrate. Unul dintre aceștia era Leslie „Gertie“ Morton, de 18 ani, care era pe punctul de a-și obține certificatul, sau „brevetul“, de ofițer secund. Potrivit documentului său marinăresc oficial, avea o înălțime de 1,77 metri, păr blond și ochi albaștri. Avea și două tatuaje: două steaguri încrucișate și un chip pe brațul stâng, un fluture pe brațul drept.[189] Acestea erau detalii de mare importanță, dacă vreodată s-ar fi pierdut pe mare și trupul i-ar fi fost recuperat mai târziu. El și fratele lui, Cliff, urcaseră la bordul unui velier cu vele pătrate, Naiada, ca ucenici de matelot, fiecare în temeiul unei înțelegeri oficiale, care-i lega de proprietarul vasului timp de patru ani. „Ucenicia“ lui Cliff încă mai aștepta o decizie finală; Leslie și-o încheiase pe-a lui pe 28 martie 1915.

Velierele erau încă foarte răspândite pe rutele comerciale, cu toate că voiajele făcute la bordul lor erau inevitabil lente și obositoare. Frații ajunseseră la New York după ceea ce Leslie Morton numise o „traversare mai mult decât nenorocită“ de la Liverpool, care durase 63 de zile, vasul neavând la bord nici o încărcătură, ci doar balast. Aveau de înfruntat lucruri și mai rele. De la New York, trebuia să ridice o încărcătură de petrol lampant în containere de câte 5 galoane – în jur de 19 litri – și s-o transporte în Australia, apoi să preia o încărcătură de grâne de la Sydney și s-o aducă înapoi la Liverpool. Toată călătoria promitea să dureze un an întreg.

Frații hotărâseră să-și părăsească postul, în ciuda obligației lui Cliff de a-și încheia ucenicia. Voiau amândoi să ajungă acasă și să participe la războiul pe care ei îl vedeau, asemenea celor mai mulți oameni, terminat în curând. „Încă mai priveam războiul în lumina războaielor victoriene și a celor anterioare“, avea să scrie Morton mai târziu, adăugând că el și fratele lui nu reușiseră să-și dea pe deplin seama de faptul că „natura și metodele războiului se schimbaseră pentru totdeauna în august 1914 și că nici un

război din viitor nu ar mai fi exclus pe nimeni, civili, bărbați, femei sau copii“[190].

Plănuiseră să călătorească spre Anglia ca pasageri cu bilete plătite și telegrafiaseră acasă, cerând bani ca să-și cumpere bilete la clasa a doua. Tatăl lor aranjase un transfer de fonduri prin telegraf.

Frații Morton aflaseră că următorul vapor care i-ar fi dus acasă era Lusitania și-și cumpăraseră bilete. Auziseră atâtea despre ea, încât simțiseră nevoia să se ducă la chei s-o vadă. „Ce priveliște ni s-a înfățișat înaintea ochilor!“, scria Leslie Morton. „Părea mare cât un munte. Avea patru coșuri și o lungime impresionantă și, cum știam că se mișca, nu glumă, eram foarte încântați numai la gândul că urma să navigăm cu ea.“[191]

În timp ce stăteau pe chei, holbându-se la vapor, își dăduseră seama că unul dintre ofițerii vaporului se uita la ei. Acesta se dovedise a fi prim-ofițerul John Preston Piper, care tocmai coborâse pe scara de acces de la bord până pe chei. „La ce vă uitați, băieți?“[192], îi întrebase el.

Cei doi frați îi răspunseseră că aveau rezervate locuri pentru următoarea traversare a navei și că nu voiau decât s-o vadă.

El îi privise o clipă, apoi întrebase: „De pe ce navă ați plecat?“

Morton, ocolind adevărul, îi spusese că numai ce-și încheiaseră uceniciile și se întorceau la Liverpool, ca să-și dea examenele de atestare.

„Mi s-a părut mie că arătați ca niște marinari“, le spusese Piper și-i întrebase de ce voiau să-și plătească voiajul, când puteau să-și acopere cheltuielile muncind. Lusitania tocmai rămăsese fără zece marinari de punte, care părăsiseră nava, după toate aparențele pentru a scăpa de obligativitatea de a se înrola în armata britanică. „Aș avea nevoie de doi băieți ca voi“, adăugase Piper.

„Cred c-ar putea fi mai mulți, domnule“, zisese Morton. „Unii dintre ceilalți camarazi ai noștri și-au încheiat și ei serviciul pe navă.“

Prim-ofițerul Piper le spusese fraților să se prezinte la chei vineri dimineața, „cu cât de mulți puteți aduce“.

Băieții se felicitaseră. Acum puteau să-și acopere costul biletelor și să folosească banii tatălui lor în alte scopuri. „Am făcut praf toți banii și ne-am petrecut noaptea de joi într-un anturaj de clasă, deși dubios“, scria Morton.

În total, opt membri ai echipajului de pe Naiada plănuiseră să se mute fără aprobare pe Lusitania. Nu se știe nimic despre ce părere a avut căpitanul Naiadei despre acest lucru. Căpitanul Turner, însă, nu a avut nici o rezervă să ia toți acei oameni la bord și probabil că n-a pus prea multe întrebări. Avea nevoie de toți marinarii pe care-i putea găsi.

Războiul adusese și alte provocări. Turner își pregătise nava într-un climat plin de frică și de suspiciune. Toate navele comerciale care părăseau portul New York trebuia să fie inspectate înainte de plecare, pentru a se verifica, în măsura posibilităților, că toată încărcătura din magaziile lor era identificată în declarația fiecărei nave pentru mărfurile încărcate și că nu erau înarmate, încălcând legile americane cu privire la statutul de neutralitate. Turner primise o vizită din partea Detașamentului pentru Neutralitate din port, sub supravegherea colectorului de taxe vamale Dudley Field Malone[193], al cărui personal era împuternicit să cerceteze toate navele. Despre Malone se spunea că era sosia lui Winston Churchill, astfel încât, ani buni mai târziu, avea să fie distribuit în rolul acestuia din urmă, în filmul Misiune la Moscova.[194] Detașamentul își făcuse rapid inspecția, și Malone îi eliberase căpitanului Turner un „Certificat de încărcătură“, care-i permitea să plece cu nava pe mare, cu toate că Malone avea să recunoască mai târziu că era o „imposibilitate fizică“ să controleze fiecare pachet de marfă.

Biroul lui Malone emisese prima declarație preliminară a Lusitaniei pentru mărfurile încărcate, o singură foaie de hârtie, pe care erau înregistrate 35 de încărcături inofensive. Din întâmplare, aceste încărcături erau doar o fracțiune din mărfurile care se aflau deja la bordul Lusitaniei. O listă mai completă avea să fie emisă ulterior, la mult timp după ce nava pornise la drum, ideea fiind aceea de a ține informațiile departe de Germania cât mai

mult cu putință. Se știa că spionii și sabotorii germani, îndrumați de Ambasada Germaniei, lucrau și ei de zor pe cheiurile New Yorkului.[195]

Acești spioni păreau să aibă un interes deosebit în privința Lusitaniei și supravegheau de multă vreme nava. Un raport al atașatului naval german de la New York, din 27 aprilie 1915, așadar emis cu patru zile înainte de plecarea Lusitaniei, afirma: „Echipajul Lusitaniei se află într-o depresie accentuată și speră că aceasta va fi ultima traversare a Atlanticului pe timp de război“[196]. Raportul observa, de asemenea, că echipajul era incomplet: „Este dificil ca mașinile să fie întreținute corespunzător. Teama de submarine este prea mare.“

Exista o posibilitate reală ca sabotorii germani să încerce să avarieze Lusitania. Compania Cunard lua în serios pericolul, suficient de mult încât să plaseze la bord un detectiv de la poliția din Liverpool, pe William John Pierpoint, care să vegheze pe durata călătoriilor. Acesta ocupa cabina A-1, de pe puntea cu bărcile de salvare, și era un personaj retras. Căpitanul Turner își făcuse un obicei din a-i spune „Inspectore“.

Toată ziua și toată noaptea, echipajul Lusitaniei a venit la bord, în faze diferite de trezie. Leslie Morton, fratele lui și ceilalți refugiați de pe Naiada au urcat pasarela, suferind încă de pe urma efectelor petrecerii din noaptea precedentă, din oraș. Dacă Morton se aștepta la o cazare luxoasă la bordul Lusitaniei, n-a avut parte de așa ceva. În schimb, a fost condus către un pat, la trei punți sub cea principală, într-o cameră pe care o va asemui, mai târziu, cu un „dormitor dintr-un azil de săraci“. Totuși, s-a înveselit când a aflat că patul lui era chiar lângă un hublou.

Un membru tânăr al echipajului – un băiat de serviciu, sau „ajutor de însoțitor de bord“, pe nume Francis Burrows, în vârstă de 15 ani și jumătate – a fost întâmpinat la poarta cheiului de un paznic, care i-a spus: „Nu te mai întorci de data asta, băiete. Or să-ți facă felul de data asta.“[197] Burrows a râs și a mers mai departe, până la patul său.

În acea seară, un grup de ajutoare de însoțitor de bord, având ordine să nu părăsească nava pentru nici un motiv, au ales o distracție cu care să-și astâmpere plictiseala. Băieții, printre care un anume Robert James Clark, s-au dus într-un compartiment mic de marfă, cunoscut în limbaj marinăresc sub denumirea de lazaret, și acolo „am început să facem ceva ce nu trebuia să fi făcut“[198], după cum se exprima el.

Clark și complicii lui au găsit niște fire electrice, care nu aveau izolație, și au împrăștiat firele pe podea. Băieții s-au întins și au așteptat.

Vasul avea mulți șobolani. De fapt, chiar cu un an înainte, șobolanii provocaseră un mic incendiu într-unul dintre saloanele comune, rozând izolația de pe firele electrice dintr-un perete și lăsând astfel două fire neizolate să se atingă.[199]

Băieții au așteptat încântați. Șobolanii au apărut curând și au început să-și urmeze traseele obișnuite prin cameră, luați prin surprindere de firele din calea lor. „Au fost electrocutați, desigur“ – spunea Clark –, „aceea a fost distracția noastră. Asta a fost vineri noaptea.“ Ulterior, Clark avea să devină reverendul Clark.

Fie dintr-o curiozitate profesională, fie din instinct, mascota navei – o pisică numită Dowie, după predecesorul căpitanului Turner – a fugit de pe vas în timpul nopții, către locuri necunoscute.

Și căpitanul Turner a părăsit nava în seara aceea. S-a dus pe Broadway, la teatrul Harris de pe Strada 42, unde a asistat la o piesă de teatru, Minciuna[200], în care o nepoată a lui, Mercedes Desmore, actriță în ascensiune, avea un rol principal.[201]

Turner și-a răsfățat și pasiunea pentru mâncare germană. S-a dus la restaurantul Lüchow, de pe Strada 14-Est, numărul 110, de unde urma să facă o plimbare de voie până la bazinele portuare ale companiei Cunard, și

a cinat în Salonul Nibelungilor, unde o orchestră alcătuită din opt instrumente a cântat niște valsuri vieneze vioaie.[202]

În acea seară, revenit în apartamentul surorii sale, Charles Lauriat le-a arătat ei și soțului ei cartea lui Dickens și desenele lui Thackeray și le-a explicat de ce ducea desenele în Anglia.[203]

Când le cumpărase, în 1914, de la lady Ritchie și Hester Ritchie din Londra, fiica, respectiv nepoata lui Thackeray, el plătise un preț negociat de 4 500 de dolari americani, pe deplin conștient că le putea vinde în America de cinci sau de șase ori mai scump. Pentru a obține cel mai bun preț, însă, el își dăduse seama că trebuia să prezinte desenele într-o manieră mai atrăgătoare. În acel moment, ele erau lipite în cele două albume, câte un desen pe pagină. Plănuia să înrămeze aproape toate desenele unul câte unul, dar pe unele voia să le aibă legate în combinații de trei sau patru, în volume cu coperți în întregime din cordovan. Principalul motiv pentru care le aducea înapoi în Anglia era ca lady Ritchie să le mai vadă o dată și să scrie o mică notă despre fiecare, oferindu-le astfel autenticitate și un element de interes în plus.

Nu se simțea deloc vinovat că-i plătise fiicei lui Thackeray atât de puțin pentru desene. Așa funcționau afacerile cu obiecte de artă, mai ales dacă un vânzător dorea discreție, așa cum voia familia Ritchie. Familia insistase ca Lauriat să păstreze cât mai mult cu putință discreția în privința vânzării desenelor și-l oprise cu desăvârșire să încerce să le vândă în Marea Britanie. Le putea da numai în America, și chiar și atunci trebuia să o facă cu discreție, fără publicitate. Lady Ritchie încă mai suferea din pricina unei vânzări anterioare de desene, printr-un negustor londonez, care le pusese în vânzare într-o manieră pe care familia o considerase jignitoare și care atrăsese publicitate și comentarii neplăcute.

Sora lui Lauriat și soțul ei au examinat desenele „cu mult interes și admirație“, își amintea Lauriat. Soțul, George, a mărturisit că-i plăcuseră cu deosebire un desen intitulat Caricatura lui Thackeray însuși întins pe o canapea în Vechiul Club Garrick și o serie de șase schițe „cu negri și copiii

lor“ în tinda unei case mici, pe care Thackeray le desenase în timp ce vizita Sudul american, în anii 1850.

Apoi, Lauriat și-a pus cartea și desenele înapoi în valiza extensibilă și a încuiat-o.

În altă parte a orașului, o pasageră care avea rezervare, pe nume Alta Piper, a petrecut o noapte agitată în camera ei de hotel.[204] Era fiica renumitei spiritiste Leonora Piper, cunoscută de toată lumea drept „Doamna Piper“, singura spiritistă despre care William James, psihologul-pionier de la Harvard și cândva cercetător spiritist el însuși, credea că era demnă de încredere.

Alta Piper părea să împărtășească darul mamei sale, căci toată acea noapte de vineri, așa cum avea să pretindă mai târziu, a auzit o voce care i-a spus: „Dacă te bagi în patul acela, nu mai ieși niciodată“.

---

[179] Vezi Lauriat, Reclamație.

[180] Scrisoare a lui Albert E. Laslett către Ofițerul Principal, Districtul Liverpool, 8 iunie 1915, în Arhivele Ministerului Transporturilor, MT 9/1326 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii). Faptul că acest exercițiu a avut loc este documentat de diferite surse din Arhivele Amiralității, aflate la Arhivele Naționale ale Marii Britanii. Spre exemplu, vezi „Lusitania – American Proceedings“, în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[181] Răspunsuri ale petiționarului la întrebările formulate de către Hunt, Hill & Betts, Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[182] Mărturie a lui Andrew Chalmers, 18 aprilie 1918, Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, p. 20).

[183] Depoziție a lui William Thomas Turner, 30 aprilie 1915, Petiție a Companiei de Navigație Oceanică SRL, pentru limitarea răspunderii sale ca proprietar al vasului cu aburi Titanic (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[184] „Cunard Liner", p. 939.

[185] Walker, Four Thousand Lives Lost, p. 169.

[186] Arhiva personală Baker.

[187] The New York Times, 21 noiembrie 1915.

[188] Mărturie a lui William Thomas Turner, 15 iunie 1915; vezi și „Investigation", p. 7.

[189] Aceste detalii au fost enumerate în „Ordinary Apprentice's Indenture" („Contract cadru de ucenicie") al lui Morton, un contract de patru ani care-l obliga pe Morton să îndeplinească ordinele căpitanului său și ale asociaților căpitanului „și să păstreze secretele sale și ale lor". Pe lângă aceasta, contractul stipula că ucenicul nu putea „să frecventeze taverne și bodegi…, nici să ia parte la jocuri ilegale". Mai presus de toate, fiecare ucenic era de acord să nu „lipsească… fără permisie". În schimb, ucenicii primeau un salariu anual de cinci lire în primul an, care creștea până la puțin peste zece lire în ultimul an. Li se garantau, de asemenea, cazarea și hrana și „medicamente și asistență medicală și chirurgicală". Fiecare primea câte zece șilingi pentru spălarea hainelor („Ordinary Apprentice's Indenture", arhiva personală Morton, DX/2313, Merseyside; „Continuous Certificate of Discharge", arhiva personală Morton, DX/2313, Merseyside).

[190] Morton, The Long Wake, p. 97.

[191] Morton, The Long Wake, p. 98.

[192] Morton, The Long Wake, p. 99.

[193] Dudley Field Malone (1882–1950), avocat, politician, activist liberal și, ulterior, actor. Filmul menționat mai jos, Mission to Moscow, în care a jucat și Malone, a fost realizat în 1943, de regizorul Michael Curtiz. (n. trad.)

[194] Bailey & Ryan, The Lusitania Disaster, p. 108.

[195] Unii oficiali britanici chiar își făceau griji cu privire la loialitatea oamenilor angajați de compania Cunard la biroul ei din New York, care era condus de Charles P. Sumner, directorul tuturor activităților companiei în America. Potrivit unei telegrame din partea consulului general al Marii Britanii la New York, sir Courtenay Bennett, se spunea că însuși căpitanul Dow, din cadrul companiei Cunard, nu avea încredere în Sumner „pe motiv de apropiere față de germani". Și sir Courtenay era convins că biroul se afla sub influența Germaniei. Vedea o dovadă a acestui fapt în numărul de angajați ale căror nume de familie – precum Fecke, Falck, Buiswitz, Reichhold, Brauer, Breitenbach sau Müller – aveau o sonoritate germană. Compatriotul lui sir Courtenay, sir Arthur Herbert, fost diplomat, credea la fel. Întrebările lor repetate au făcut ca vremurile acestea tensionate să fie cu atât mai dificile pentru Sumner, un director priceput, care se asigura că navele companiei Cunard navigau în conformitate cu programul stabilit și avea parte de încrederea deplină, dacă nu chiar de prietenia, președintelui companiei Cunard, Alfred A. Booth. Sir Arthur era în așa măsură convins că, printre activitățile companiei Cunard de la New York, se număra și punerea la cale a ceva sinistru, încât, fără să-i spună lui Sumner, a angajat un detectiv particular ca să investigheze. Detectivul nu a știut să fie subtil și s-a comportat într-o manieră care i-a făcut pe angajații companiei Cunard să suspecteze că el ar fi putut fi spion. După cum își amintea Sumner, „Acest om îmi stârnea bănuielile atât de mult, încât l-am pus pe detectivul nostru de la docuri să-l urmărească pe detectivul lui sir Arthur Herbert". Sumner i-a trimis lui sir Arthur un raport despre comportamentul straniu al detectivului particular, gândindu-se că avea să fie interesat: „În loc să fie mulțumit de ceea ce făcusem," – scria Sumner – „el [sir Arthur] s-a supărat

cumplit și a spus că nu fusese niciodată în viață insultat atât de rău“. Sir Arthur a mers până acolo încât să-l acuze pe Sumner că-l spiona pe el și atât de tulburat părea, încât Sumner a început să se întrebe dacă nu cumva fostul diplomat avea el însuși propriile secrete de ascuns. Sumner a scris: „În mintea mea, chiar a fost stârnită bănuiala că mișcările lui, în măsura în care le observam, ar fi putut să dea în vileag ceva“. „Confidențial,“ – scria Sumner – „cred că pot să exprim cu siguranță opinia că sir Arthur Herbert este puțin «ciudat».“ Cel puțin cu privire la acest fapt, chiar și celălalt oponent al lui Sumner, sir Courtenay Bennett, părea să fie de acord. Cu o anumită ocazie, sir Arthur i-a făcut o vizită lui sir Courtenay. S-a produs o altercație, scria Sumner, în timpul căreia sir Courtenay i-a spus vizitatorului să „plece acasă, că nu învață oul pe găină“. „Cu toate că nu pot să nu mă gândesc la faptul că această manieră de a proceda a fost cam nepoliticoasă…, acesta a fost, pe de altă parte, singurul incident amuzant de care am avut parte în relația mea cu cei doi oameni“, mai scria Sumner. Vezi: telegramă a lui C. Bennett către Alfred Booth, 30 noiembrie 1914, D42/C1/1/66, Partea 2 din 4 (Arhivele Companiei Cunard); „Salaries of New York Office Staff“ („Salariile personalului din biroul de la New York“), D42/C1/1/66, Partea 3 din 4 (Arhivele Companiei Cunard); scrisoare a lui Charles P. Sumner către D. Mearns, 29 decembrie 1914, D42/C1/2/44 (Arhivele Companiei Cunard); scrisoare a lui Charles P. Sumner către Alfred A. Booth, 4 august 1915, D42/C1/1/66, Partea 3 din 4 (Arhivele Companiei Cunard); telegramă a lui Richard Webb către Cecil Spring-Rice, 11 mai 1915,. „Lusitania Various Papers“ („Diverse documente ale Lusitaniei“), în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[196] Telegramă, 27 aprilie 1915, Sertarul 2, Colecția Bailey/Ryan.

[197] Interviu cu Francis Burrows, în Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[198] Interviu cu Robert James Clark, în Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[199] Memorandum, 7 mai 1914, D42/PR13/3/1417 (Arhivele Companiei Cunard).

[200] The Lie, de Henry Arthur Jones (1851–1929), s-a jucat din decembrie 1914 până în mai 1915. (n. trad.)

[201] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 110; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 51; The New York Times, 30 martie 1915.

[202] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 110.

[203] Vezi Lauriat, Reclamație.

[204] Vezi website-ul Lusitania Resource, http://www.RMSLusitania.info, unde se găsește o bază de date ușor accesibilă referitoare la navă și la pasagerii ei.

CAMERA 40: „MISTERUL“

Plecarea submarinului U-20 al lui Walther Schwieger a fost urmărită atent – de la depărtare.

La Londra, la două clădiri depărtare de Tamisa și vecină cu terenul de paradă al Regimentului de Cavalerie, se afla o clădire cu cinci etaje, cu o fațadă din piatră de culoare deschisă și cărămidă de culoarea whisky-ului.[205] Familiar tuturor celor din Amiralitate, edificiul era cunoscut, pe scurt, sub denumirea de Clădirea Veche, sau, și mai pe scurt, drept C.V.[206] Mult mai puțin cunoscută era operațiunea secretă care avea loc pe unul dintre coridoarele sale, într-un grup de birouri în centrul căruia se afla Camera 40. Aici se afla „Misterul“ sau „Sfânta Sfintelor“, activitatea sa fiind clară numai pentru personalul ei și pentru un grup de nouă oficialități de rang înalt, inclusiv primul-lord Churchill și amiralul Jacky Fisher care, în aprilie 1915, reintrase în cadrul Amiralității ca șef al Statului-Major al Forțelor Navale, adjunctul lui Churchill. Fisher avea 74 de ani, cu trei decenii mai mult decât șeful său.

În fiecare zi, ofițerii de serviciu din Camera 40 primeau sute de mesaje germane codificate și cifrate, care fuseseră interceptate de o rețea de stații radio montate pe coasta britanică și apoi trimise la Clădirea Veche prin mijloace de comunicații telegrafice terestre. Germania fusese forțată să se bazeze aproape în exclusivitate pe comunicațiile radio, după ce Marea Britanie, în primele zile de război, își dusese la capăt planul din 1912 de a tăia cablurile submarine ale Germaniei. Mesajele interceptate ajungeau în subsolul clădirii Amiralității și erau apoi expediate către Camera 40.

Sarcina Camerei 40 era să traducă aceste mesaje în limba engleză, un proces făcut posibil de o serie de evenimente aproape miraculoase, care se petrecuseră în ultimele luni ale lui 1914 și puseseră Amiralitatea în posesia a trei cărți cu codurile care guvernau comunicațiile diplomatice și navale germane, și semnificațiile lor. De departe cel mai important – și secret – era

codul SKM al Marinei germane, prescurtarea pentru Signalbuch der Kaiserlichen Marine (Manual de semnale pentru Marina Imperială).[207] În august 1914, distrugătorul german Magdeburg eșuase și fusese încolțit de nave rusești. Ce se întâmplase apoi cu exactitate rămâne destul de neclar, dar o relatare susține că rușii găsiseră o copie a cărții de coduri, ținută încă strâns în brațe de un telegrafist german mort, al cărui trup fusese adus de valuri pe țărm, după atac. Dacă așa era, probabil că tocmai cartea cu coduri fusese cea care-l omorâse: era mare și grea, 38 de centimetri, pe 30 de centimetri, pe 15 centimetri, și conținea 34 304 grupuri de câte trei litere folosite pentru codificarea mesajelor. De exemplu, literele MUD simbolizau orașul Nantucket; Liverpool era FCJ. Rușii recuperaseră, de fapt, trei exemplare ale cărții de coduri, probabil nu de la același cadavru, iar, în octombrie 1914, dăduseră unul Amiralității britanice.[208]

Cărțile de coduri erau inestimabile, însă nu descopereau singure conținutul mesajelor interceptate. Autorii lor germani folosiseră volumele pentru a ascunde întregul text al mesajelor inițiale, dar apoi supuseseră versiunile codificate unei amalgamări suplimentare, prin utilizarea unui cifru. Numai deținătorii „cheii“ cifrului puteau ghici textul de bază, dar posesia cărților de coduri a simplificat mult întregul proces de descifrare a mesajelor.

Ca să exploateze aceste comori, Amiralitatea înființase Camera 40. Într-o dispoziție scrisă de mână, Churchill definise principala ei misiune: „de a pătrunde în mintea germană“ sau, în cuvintele unuia dintre ofițerii principali ai grupului, „de a extrage seva“. De la bun început, Churchill și Fisher hotărâseră să mențină atât de secretă operațiunea, încât numai ei și câteva oficialități din Amiralitate să știe vreodată că exista.

La fel de misterioasă – deși în mod neintenționat – era chestiunea privitoare la cine conducea efectiv grupul. Pe hârtie, cel puțin, el răspundea în fața amiralului Henry Francis Oliver, șeful Statului-Major al Amiralității, un bărbat atât de necomunicativ și de reticent, încât putea să pară aproape mut, iar acest lucru – dată fiind predilecția Marinei britanice pentru porecle – fusese garanția faptului că avea să fie cunoscut pentru totdeauna drept Oliver „cel Prost“.

Și, totuși, în interiorul Camerei 40, conducerea operațiunilor de zi cu zi cădea, în mare măsură, deși neoficial, în sarcina comandantului Herbert Hope, recrutat în noiembrie 1914, ca să adauge la interpretarea mesajelor interceptate experiența sa navală. Competența lui era foarte necesară, deoarece personalul grupului nu era alcătuit din ofițeri de Marină, ci din civili recrutați pentru priceperea lor la matematică și germană, și la orice alt lucru care făcea un om bun la spart coduri și cifruri. Lista includea un pianist, un expert în utilaje, un preot din Irlanda de Nord, un mare bancher din Londra, un fost membru al echipei olimpice scoțiene de hochei și un mecanic plin de energie, pe nume C. Somers Cocks, care, potrivit unuia dintre primii membri, William F. Clarke, „se remarca îndeosebi prin faptul că era arțăgos“[209]. Femeile din unitate – cunoscute drept „frumoasele doamne de la 40“ – lucrau la redactare și, printre ele, se număra o anume lady Hambro, soția unui bancher binecunoscut, care, potrivit lui Clarke, uimise pe toată lumea, la una dintre cinele anuale ale grupului, fumând o țigară mare de foi. Clarke scria: „Era cea mai bună slujbă și noi eram un grup vesel pe vremea aceea, cu cel mai bun șef posibil în persoana lui Hope“[210]. Acesta din urmă era modest și retras, și un șef priceput, își amintea Clarke, și „cu toții ne-am atașat profund de el“.

Autoritatea lui Hope era recunoscută și în afara Camerei 40, spre nemulțumirea lui Oliver „cel Prost“, despre care se spunea că era obsedat să controleze cine vedea interceptările descifrate și ce se făcea cu informațiile pe care acestea le dezvăluiau.[211] Când șeful Statului-Major al Forțelor Navale, Fisher, făcuse prima sa vizită în Camera 40 și văzuse cu ochii lui ce făcea grupul, îi ordonase lui Hope să-i aducă personal ultimele interceptări, de două ori pe zi.

Hope, de asemenea, îi dădea personal interceptările unui alt oficial care, dintre toți cei implicați în „Mister“, aprecia poate cel mai mult importanța respectivelor secrete: căpitanul William Reginald Hall, șeful spionajului naval. Hall recomandase ca Hope, pe atunci membru al diviziei sale de spionaj, să fie transferat la Camera 40. În ciuda faptului că era șeful serviciilor secrete de informații navale, căpitanul Hall nu avea control direct asupra Camerei 40 – de la începutul lui 1915, divizia lui de spionaj și Camera 40 erau entități separate –, dar numele său, mai mult decât oricare altul, era asociat cu realizările acesteia.

Hall avea 44 de ani și fusese căpitan de navă militară. Devenise directorul spionajului naval în noiembrie 1914, ocupând un post cândva deținut de tatăl său. Era scund și energic, avea o față plină de coșuri și colțuroasă și un nas proeminent ca un cioc, toate acestea conferindu-i aspectul unei ciocănitori cu chipiu de căpitan. Acest aspect era întărit de o ciudățenie care ținea de domeniul neurologicului și care-l făcea să clipească repede cât era ziua de lungă, ceea ce-i atrăsese porecla de „Clipitorul". Unul dintre admiratorii lui cei mai înfocați era ambasadorul Americii de la Londra, Page, care, într-o scrisoare către președintele Wilson, îl umpluse de laude, ca un îndrăgostit: „N-am să mai întâlnesc niciodată un alt bărbat ca el", scria Page. „Ar fi o pretenție prea mare. Căci Hall e-n stare să se uite prin tine și să vadă chiar mișcările musculare ale sufletului tău nemuritor, în timp ce vorbește cu tine. Asemenea ochi are omul ăsta! Doamne!"[212]

Lui Hall îi plăcea foarte mult strategia de război și se spunea despre el că era cu totul nemilos, chiar dacă într-un mod atrăgător. Secretara lui, Ruth Skrine – care s-a căsătorit mai târziu, devenind doamna Hotblack –, își amintea cum o cunoștință i-l descrisese pe Hall ca fiind în parte Machiavelli, în parte școlar. Partea de Machiavelli „putea fi nemiloasă" – spunea ea –, „dar școlarul era mereu după colț, iar pasiunea lui pentru jocul periculos pe care el și noi toți îl jucam ieșea la suprafață, și amuzamentul și pericolul întregii situații îl umpleau de o plăcere molipsitoare"[213]. În opinia ei, Hall era capabil „să evalueze nefiresc de rapid un om". Când anticipa vreo escapadă nouă, își amintea ea, Hall își freca mâinile, „rânjind ca un mic abate francez șiret".

Era un joc vital, în care Camera 40 oferea Marii Britanii un avantaj de o valoare inestimabilă, într-un moment în care războiul, departe de a se încheia repede, se extindea pretutindeni, Germania bucurându-se de un ascendent. Bătăliile făceau ravagii în Rusia, Austria, Serbia, Turcia și Asia. În Marea Chinei de Sud, un torpilor german scufundase un crucișător japonez, omorând 271 de oameni. În Pacific, în largul coastelor chiliene, câteva nave militare germane scufundaseră două crucișătoare britanice, înecând 1 600 de oameni și dând o lovitură zdravănă mândriei și moralului Marii Britanii, prima înfrângere a Imperiului într-o bătălie navală[214], după

Războiul din 1812, când o forță navală britanică de pe lacul Champlain fusese înfrântă de Marina pe atunci novice a Statelor Unite. În ziua de Anul Nou 1915, un submarin german scufundase nava de luptă britanică HMS Formidable, omorând 547 de oameni. Navele militare britanice aflate în apropiere nu avuseseră voie să-i salveze pe supraviețuitori, în conformitate cu politica stabilită după dezastrul crucișătorului Aboukir.[215]

Războiul devenise mai sumbru și dăduse naștere unor tactici noi de ucis. Navele militare germane bombardaseră orașele de coastă englezești Scarborough, Whitby și Hartlepool, rănind peste 500 de persoane și omorând mai mult de 100, majoritatea civili. Printre morții din Scarborough, se număraseră doi băieți de nouă ani și un bebeluș de un an și două luni.

Pe 19 ianuarie 1915, Germania lansase primul ei atac aerian din istorie împotriva Marii Britanii, trimițând peste Canalul Mânecii două zepeline uriașe – „zepuri", în argoul britanic nou-inventat, de la numele contelui Ferdinand von Zeppelin. Atacul produsese pagube minime, dar patru civili fuseseră uciși. Un alt atac urmase pe 31 ianuarie, în timpul căruia nouă nave aeriene zburaseră până la Liverpool, proiectând umbre terifiante pe deasupra peisajului din Mândrie și prejudecată, de Jane Austen.

Și apoi, ziua de 22 aprilie 1915: după-amiază târziu, lângă Ypres, soare strălucitor, o briză care bătea de la est la vest.[216] Tranșeele Aliaților din acel sector, căruia i se spunea și „secțiunea avansată a frontului", erau ocupate de forțele canadiene și franceze, inclusiv de o divizie de soldați algerieni. Germanii care se aflau față în față cu aceste tranșee lansaseră o ofensivă care, ca de obicei, începuse cu barajul de artilerie de la distanță. Acest lucru era destul de terifiant în sine, iar francezii și canadienii știau din experiență că era preludiul unui atac frontal de infanterie peste teritoriul-nimănui, dar, pe la ora 17, aspectul câmpului de luptă se schimbase brusc. Un nor verde-cenușiu se ridicase din partea germană și pornise în deplasare peste terenul aruncat în aer, pe măsură ce soldații germani deschideau robineții de la șase mii de rezervoare pline cu peste 160 de tone de gaz de clor, așezate pe o lungime de șase kilometri – prima utilizare din istorie a unui gaz letal pe câmpul de luptă. Când gazul ajunsese pe partea Aliaților, efectele lui fuseseră instantanee și teribile. Sute de soldați muriseră pe loc; mii fugiseră

din tranșee panicați, expunerea la gaz omorându-i pe mulți mai târziu. Fuga lor lăsase o spărtură de aproape opt mii de metri în frontul Aliaților, dar efectul atacului cu gaz păruse să-i surprindă până și pe arhitecții lui. Soldații germani, care purtau măști de gaze, merseseră în urma norului, dar, în loc să înainteze prin breșa nou deschisă, în vederea unei victorii decisive, săpaseră o nouă linie de tranșee și rămăseseră acolo. Comandanții lor, intenționând, în bună parte, să testeze gazul, nu adunaseră forțele de rezervă necesare, care să profite de spărtura din linia de apărare. Două mii de soldați canadieni fuseseră uciși, sufocați pe măsură ce plămânii li se umpluseră cu lichid. Un general scria: „Am văzut câteva sute de bieți băieți întinși afară, în curtea din fața unei biserici, ca să tragă în piept tot aerul pe care-l puteau respira, înecându-se încet cu apa din propriii plămâni – o priveliște cât se poate de înfiorătoare, iar doctorii erau cu desăvârșire neputincioși“.[217]

Dar asemenea dezastre se petreceau pe uscat. Sectorul în care Camera 40 promitea să-i ofere Marii Britanii avantajul cel mai clar îl reprezenta lupta pentru controlul asupra mărilor, iar acolo strategia britanică suferise o schimbare. Obiectivul său central rămăsese distrugerea flotei germane în luptă, dar Amiralitatea acorda o nouă importanță întreruperii fluxului de echipamente de război către Germania și combaterii amenințării tot mai mari a submarinelor la adresa comerțului britanic. Amiralitatea nutrea, în același timp, teama permanentă că Germania ar fi putut încerca să invadeze Marea Britanie.[218] În mod clar, orice avertizare prealabilă cu privire la acțiunile navale germane era de o importanță crucială.

Camera 40 începuse, așadar, să furnizeze informații secrete aproape imediat. Din noiembrie 1914 până la sfârșitul războiului, potrivit lui William Clarke, membru al acestui grup, „nici o mișcare majoră a Marinei germane nu a mai putut avea loc fără ca Amiralitatea să știe despre ea cu câtva timp înainte“[219]. Informațiile erau detaliate, până la mișcările navelor și ale submarinelor luate individual. Dar o asemenea detaliere genera o dificultate. Dacă Marina britanică acționa, răspunzând la fiecare mișcare anticipată a flotei germane, riscul era ca Germania să descopere că-i fuseseră sparte codurile. Într-un memorandum intern secret, amiralul Oliver scria că „riscul de a compromite codurile ar trebui asumat numai atunci când rezultatul ar fi unul care să merite“[220].

Dar ce însemna „să merite“? Unii dintre oamenii din Camera 40 susțineau că multe informații utile erau acumulate și nu erau folosite niciodată, deoarece conducerea Amiralității – adică Oliver „cel Prost“ – avea o teamă obsesivă de a nu dezvălui Misterul. În primii doi ani de război, chiar și comandantului suprem al Marii Flote britanice, sir John Jellicoe, i se refuzase accesul direct la interceptările decriptate în Camera 40, cu toate că, după toate aparențele, el era ofițerul din Marină cel mai probabil să beneficieze de pe urma informațiilor secrete pe care aceasta le transmitea. De fapt, lui Jellicoe nu i-a fost prezentat oficial secretul Camerei 40, iar accesul regulat la informațiile ei secrete nu i-a fost acordat până în noiembrie 1916, când Amiralitatea, sesizând anumite sentimente lezate, a fost de acord să-i îngăduie să vadă un rezumat zilnic, pe care trebuia să-l ardă imediat după ce-l citea.

Controlul strict exercitat de șeful Statului-Major Oliver asupra interceptărilor era o sursă de enervare și pentru comandantul Camerei 40, Hope.

„Dacă ne-ar fi cerut Statul-Major“ – scria Hope, referindu-se la Oliver –, „am fi putut furniza informații prețioase despre mișcările submarinelor, câmpurile minate, detectarea minelor marine etc. Dar cei din Statul-Major erau obsedați de ideea secretizării; își dădeau seama că aveau un atu și lucrau după principiul că trebuia să depunem toate eforturile ca să păstrăm informațiile pentru noi înșine, ca să ne păstrăm asul în mânecă pentru vreun prilej cu adevărat mare, cum ar fi fost ieșirea în forță a Flotei germane, ca să ne provoace la luptă. Cu alte cuvinte, Statul-Major a hotărât să folosească informațiile noastre defensiv, și nu ofensiv.“[221] Sublinierile sunt ale comandantului Hope.

Era o muncă obositoare. Sute de mesaje interceptate veneau în fiecare zi în subsolul clădirii, unde erau așezate în cutii în formă de gantere, care erau îndesate, la rândul lor, în tuburi cu vid și, cu un buf satisfăcător, catapultate prin clădire. Când ajungeau în Camera 40, recipientele cădeau într-o tavă de metal cu un zăngănit care „cutremura nervii oricărui vizitator neavizat“[222], potrivit unuia dintre spărgătorii de coduri ai grupului. Zgomotul acestor mesaje care veneau era mai cu seamă epuizant pentru oamenii repartizați în

tura de noapte, care dormeau cu rândul într-un dormitor despărțind două birouri mai mari. Ei îndurau un chin suplimentar: șoarecii. Rozătoarele invadau dormitorul și, noaptea târziu, alergau peste fețele bărbaților care dormeau.

„Tubiștii“ luau mesajele din cutiile în vid și le transmiteau spărgătorilor de coduri. Tubiștii erau ofițeri care fuseseră îndeajuns de grav răniți în război, încât nu mai puteau lupta. Personalul acesta includea un bărbat cu un singur picior, pe nume Haggard, și un ofițer britanic pe nume Edward Molyneux, care, deși cu un singur ochi, avea să ajungă un creator de modă aclamat la Paris.

Cea mai obositoare parte a acestei munci consta în transcrierea textului complet al fiecărui mesaj într-un jurnal de bord zilnic. Churchill insista ca fiecare interceptare să fie notată, indiferent cât de banală. Pe măsură ce numărul de interceptări se înmulțise, această sarcină devenise „distrugătoare de spirit“, potrivit unui membru al Camerei 40; jurnalul de bord „a devenit un obiect al urii“[223]. Dar Churchill era foarte atent. În martie 1915, de exemplu, mâzgălise pe una dintre decriptările lui Hope: „Urmărește asta cu atenție“[224].

Grupul aflase, în timp, că până și o modificare aparent inofensivă în aspectul mesajelor cotidiene putea indica o nouă acțiune importantă a Marinei germane. Comandantul Hope scria: „Toate mesajele care nu erau conforme cu cele cotidiene trebuiau privite cu mare suspiciune și, în acest fel, am putut aduna un număr mare de indicii și de amenințări“[225]. Operatorii radio britanici, care interceptau comunicările germane, ajunseseră să știe, doar după sunetul unei transmisii, dacă aceasta provenea de la un submarin. Descoperiseră că submarinele aveau nevoie mai întâi de câteva momente pentru a-și sincroniza sistemele și apoi începeau fiecare transmisie cu un fel de dregere a glasului electrică, o succesiune de cinci semnale Morse: linie-linie-punct-linie-linie. „Ultima notă“ – spunea comandantul Harper – „este înaltă… și are un caracter tânguitor sau jeluitor, când se trimite.“[226]

Datorită hărților obținute, Camera 40 știa, de asemenea, că Marina germană împărțise marea din jurul Angliei într-o rețea de linii, pentru a ghida mai

bine cursele navelor și ale submarinelor. Marea Nordului fusese divizată în pătrate cu latura de șase mile marine, fiecărui pătrat fiindu-i dat un număr, potrivit lui Hope. „Ori de câte ori vreuna dintre navele lor se afla pe apă, ea își indica mereu poziția spunând în ce pătrat se afla.“[227] Punându-le pe acestea pe hartă, scria Hope, Camera 40 afla pe ce rute navigau vasele și submarinele germane. Unele pătrate erau complet goale: „Logic, nu se putea presupune decât că aceste spații goale erau zone minate“.

În timp, datorită interceptărilor Camerei 40 și informațiilor adunate la interogatoriile la care erau supuse submarinele capturate, atât aceasta, cât și divizia de spionaj a căpitanului Hall „Clipitorul“ începuseră să cunoască oamenii în carne și oase, care comandau submarinele Germaniei.[228] Câțiva, precum Kapitänleutnant Weddigen, omul care scufundase crucișătoarele Aboukir, Cressy și Hogue, erau cutezători și-și împingeau echipajele până la limită. Un astfel de căpitan era numit Draufganger, sau comandant hotărât. Despre un alt comandant, Claus Rücker, se spunea că era „un om abuziv și un laș“. Prin contrast cu el, Walther Schwieger fusese descris, în mai multe rapoarte ale serviciilor de informații, ca un om bun la suflet, care era foarte îndrăgit de echipajul și de colegii lui, „un ofițer foarte popular și plăcut“ – așa cum aprecia un raport.

Unii căpitani de submarine erau ucigași cu sânge-rece, ca Max Valentiner, prietenul lui Schwieger. „Se spune despre el că este cel mai bine clădit ofițer din Marina germană“ – raporta un anchetator britanic – „și unul dintre cei mai nemiloși comandanți de submarin.“ Dar un alt căpitan, Robert Moraht, salva vieți „oricând era posibil“. După ce submarinul îi fusese scufundat, iar el și patru membri ai echipajului său fuseseră prinși, anchetatorii aflaseră, prin el și prin ceilalți, că viața unui comandant de submarin nu era numai plină de dificultăți. Moraht se trezea în fiecare zi la ora 10 dimineața și se urca pe punte, „pentru o plimbare scurtă“. Lua prânzul singur și apoi citea în cabina lui, „având mereu o rezervă de cărți bune la bord“. La ora 4 după-amiaza, își lua ceaiul, iar la 7 seara – cina, „după care, rămânea la popotă, discutând, jucând jocuri sau ascultând gramofonul“. Se ducea la culcare la ora 11 noaptea. „Și-a făcut un obicei să bea un pahar cu vin chiar înainte să se culce.“

Camera 40 și divizia lui Hall dobândiseră și o bună cunoaștere a detaliilor mai subtile din cultura submarinului. Aflaseră, de exemplu, despre comandanții de submarine germani, că nu le păsa de numărul de nave pe care le scufundau, ci, mai degrabă, de tonajul lor, deoarece tonajul era lucrul la care se uitau superiorii lor, când hotărau cui să atribuie distincții. Aflaseră, de asemenea, că flota germană avea propria tradiție de atribuire de porecle. Un comandant foarte înalt fusese poreclit Seestiefel, sau „Cizmă-de-mare“. Altul avea reputația că mirosea urât și fusese poreclit Hein Schniefelig, sau individ împuțit. Despre un al treilea, se zicea că era „foarte copilăros și bun la suflet“, așa că i se spunea, în mod obișnuit, Das Kind – copilul.

Comandanții de submarine aveau ceva în comun, totuși. Când era vorba de radio, toți erau vorbăreți, așa cum aflaseră cu încântare Camera 40 și „Clipitorul“ Hall. Își foloseau sistemele radio în permanență.[229] De la izbucnirea războiului, Camera 40 primise 20 000 de mesaje interceptate, care fuseseră trimise de pe submarine. Această „locvacitate extremă“[230], în cuvintele lui Clarke de la Camera 40, îi permisese grupului să urmărească atent călătoriile submarinelor, toate înregistrate corespunzător într-un registru ținut de comandantul Hope.

În ianuarie 1915, Camera 40 reușise, pentru prima dată, să indice cu precizie când un submarin se deplasase tocmai până în Marea Irlandei, întinderea de apă care separă Anglia de Irlanda. Grupul identificase chiar zona exactă către care primise ordin căpitanul submarinului să se îndrepte – un pătrat în largul portului Liverpool. Cu acea ocazie, importanța serviciilor de informații devenise imediat limpede, iar Amiralitatea acționase fără întârziere. Trimisese o avertizare către sediul central al Marinei, identificând sursa informațiilor sale doar ca pe o „autoritate serioasă“. Distrugătoarele se apropiaseră de zona de patrulare a submarinelor dinspre nord și dinspre sud. Două nave de linie mari ale companiei Cunard, Ausonia și Transylvania, erau în drum chiar spre Liverpool, transportând țevi de tunuri navale fabricate de firma Bethlehem Steel. Transylvania, pe atunci sub comanda căpitanului Turner, transporta și pasageri, printre care 49 de americani. Amiralitatea britanică le ordonase ambelor nave să-și modifice imediat direcția de deplasare, să accelereze cât de mult posibil înspre orașul Queenstown, de pe coasta de sud a Irlandei, și să aștepte acolo

până când ajungeau distrugătoarele, ca să le escorteze până la Liverpool. Când a ajuns la destinație în siguranță, Turner își exprimase ușurarea că scăpase de atac. „I-am păcălit atunci“, spusese el.[231]

Camera 40 urmărea de mult timp submarinul U-20, comandat de Kptlt. Walther Schwieger, și ținea un registru continuu al patrulărilor acestuia: când pleca, pe ce rută mergea, încotro se îndrepta și ce trebuia să facă, odată ajuns acolo.[232] La începutul lui martie 1915, comandantul Hope monitorizase un voiaj pe care Schwieger îl făcuse către Marea Irlandei și care coincisese cu un mesaj îngrijorător transmis de la un telegrafist naval german aflat la Norddeich, pe coasta germană a Mării Nordului, puțin mai jos de Olanda. Adresat tuturor navelor militare și submarinelor germane, mesajul menționa Lusitania în mod special, anunțând că nava era în drum spre Liverpool și avea să ajungă pe 4 sau 5 martie.[233] Semnificația era evidentă: Marina germană considera Lusitania o pradă ușoară.

Amiralitatea considerase mesajul îndeajuns de tulburător încât să trimită două distrugătoare, care să intercepteze nava și s-o escorteze până în port. Un distrugător trimisese un mesaj necodificat, cerându-i căpitanului de atunci al Lusitaniei, Daniel Dow, să-și comunice poziția, pentru a stabili întâlnirea. Dow refuzase s-o indice, temându-se că un submarin german trimisese mesajul. Întâlnirea nu mai avusese loc, însă Dow reușise să ajungă la Liverpool pe cont propriu. La scurt timp după acest incident, ceruse să fie eliberat din funcție, și căpitanul Turner îi luase locul.

Pe măsură ce primăvara lui 1915 avansa, cei care descifrau codurile în Camera 40 își perfecționau abilitățile, încântați și puțin uimiți de faptul că Marina germană încă nu-și revizuise codurile. Misterul rămânea în siguranță și continua să aducă dezvăluiri despre cursele submarinelor germane.

Spre sfârșitul lui aprilie, când căpitanul Turner pregătea Lusitania pentru plecarea ei din ziua de 1 mai, Camera 40 a aflat de un nou val de activitate a submarinelor. Interceptările arătau că vineri, 30 aprilie, patru submarine își părăsiseră bazele.[234] Ca urmare, șeful Statului-Major, Oliver „cel Prost“, i-a

trimis un mesaj urgent, ultrasecret, lui Jellicoe la Scapa Flow. „Patru submarine au plecat ieri din Helgoland“, suna mesajul. Identifica și destinațiile lor probabile: „Par să ajungă bine la 12 noduri și jumătate. Nu divulga sursa exactă a informațiilor, indiferent ce pași vei face.“ După câteva ore, Camera 40 a primit știrea că alte două submarine plecaseră, de asemenea, de astă-dată de la o bază din Emden, de pe coasta germană a Mării Nordului. Unul dintre acestea era U-20 al lui Schwieger. Ținând cont de faptul că Marina germană avea, în mod obișnuit, numai o medie de două submarine în Marea Nordului sau în Atlantic, acesta fusese un eveniment extraordinar.

Spărgătorii de coduri din Camera 40 au considerat că era simplu să urmărească submarinul U-20 în prima zi și ceva din călătoria sa: operatorul radio al lui Schwieger a repetat poziția submarinului de 14 ori în 24 de ore.

Camera 40 nu a fost nevoită să caute mult, ca să descopere motivul acestui asalt nou și periculos al submarinelor Germaniei. De fapt, era vorba de răspunsul Marinei germane la un șiretlic pus la cale de chiar șeful serviciilor de informații, „Clipitorul“ Hall, punând în aplicare ceea ce el descria ca fiind unul dintre primele principii ale profesiei, „acela de a înșela și de a induce în eroare inamicul“[235].

---

[205] Descrierea Camerei 40 și a operațiunilor sale se bazează pe documente deținute de Arhivele Churchill, de la Colegiul Churchill din Cambridge, și de Arhivele Naționale ale Marii Britanii, aflate la Kew, mai precis de secțiunea reprezentată de Arhivele Amiralității. Pentru o lectură aprofundată, vezi Beesly, Room 40; Gannon, Inside Room 40; Amiral William James, The Code Breakers of Room 40; și Ramsay, „Blinker“ Hall.

[206] În original, O.B., de la Old Building. (n. trad.)

[207] Nu pot să spun cât de încântat am fost atunci când, în timpul uneia dintre vizitele mele la Arhivele Naționale ale Marii Britanii, am avut posibilitatea să examinez, în original, cartea de coduri. Mi-a fost adusă ca

un dar, într-o cutie mare, împachetată în hârtie, cu o fundă din pânză. Faptul de a o fi atins, de a o fi deschis, de a-i fi dat – cu delicatețe – paginile mi-a oferit unul dintre acele momente în care, pentru scurt timp, trecutul reînvie fizic. Chiar această carte se aflase pe un distrugător german, scufundat de ruși la începutul Primului Război Mondial: Signalbuch der Kaiserlichen Marine, Berlin, 1913, în Arhivele Amiralității, ADM 137/4156 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); vezi și Beesly, Room 40, pp. 4–5, 22–23; Halpern, A Naval History of World War I, p. 36; Amiral William James, The Code Breakers of Room 40, p. 29; Grant, UBoat Intelligence, p. 10.

[208] Pentru diverse relatări referitoare la recuperarea cărții de coduri, vezi Churchill, The World Crisis, p. 255; Halpern, A Naval History of World War I, pp. 36–37; și Tuchman, The Zimmermann Telegram, pp. 14–15.

[209] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[210] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[211] Halpern, A Naval History of World War I, p. 37; Beesly, Room 40, pp. 310–311.

[212] Amiral William James, The Code Breakers of Room 40, p. xvii. Chiar și înainte de război, pe vremea când era comandantul unui crucișător, HMS Cornwall, Hall s-a făcuse remarcat prin faptul că a dat o lovitură în materie de spionaj. Era în anul 1909, și nava lui trebuia să se numere printre alte vase britanice care efectuau o vizită ceremonială la Kiel, în Germania, acolo unde-și avea baza flota germană. Amiralitatea i-a solicitat lui Hall ajutorul în vederea obținerii de informații precise cu privire la configurația calelor de construcție navală din port, care erau ascunse vederii printr-un cordon de vase de patrulare. Lui Hall i-a venit o idee. Ducele de Westminster era prezent pentru regată și-și adusese cu el șalupa rapidă, Ursula, ca să se laude. Marinarilor germani le plăcea ambarcațiunea și aclamau de fiecare dată când o vedeau. Hall l-a întrebat pe duce dacă putea s-o împrumute pentru câteva ore. În ziua următoare, doi dintre oamenii lui Hall s-au suit la bordul Ursulei, deghizați în marinari civili care se ocupau de camera motoarelor. Atunci, ambarcațiunea a făcut o demonstrație de viteză, gonind către larg și întorcându-se înapoi, în viteză, prin port. Iahtul a trecut cu

zgomot mare prin șirul de ambarcațiuni de patrulare, stârnind aclamații din partea echipajelor acestora. Însă, apoi, s-a întâmplat ceva nefericit. Motoarele Ursulei s-au blocat chiar în fața dispozitivelor de construcție navală ale Marinei germane. În timp ce echipajul ambarcațiunii se prefăcea că încerca să pornească motoarele, oamenii lui Hall au făcut fotografie după fotografie a șantierului naval. În cele din urmă, unul dintre vasele de patrulare a remorcat ambarcațiunea, ducând-o înapoi la locul ei de ancorare. „Nemții au fost încântați s-o vadă de atât de aproape," – a scris Hall – „dar au fost mai puțin încântați decât eram eu, întrucât unul dintre «mecanici» reușise să facă fotografii perfecte ale calelor de construcție și obținuse toate informațiile pe care ni le doream" („The Nature of Intelligence Work" [„Natura muncii de spionaj"], Hall 3/1 – arhiva personală Hall).

[213] Amiral William James, The Code Breakers of Room 40, p. 202.

[214] Gilbert, The First World War, p. 102.

[215] Gibson & Prendergast, The German Submarine War, p. 19; Gilbert, The First World War, p. 124.

[216] Clark, The Donkeys, p. 74; Gilbert, The First World War, pp. 144–145; Keegan, The First World War, pp. 198–199.

[217] Clark, The Donkeys, p. 74.

[218] Frothingham, The Naval History of the World War, pp. 66, 75.

[219] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[220] Memorandum, Henry Francis Oliver, CLKE 1 (arhiva personală Clarke).

[221] Istoria Camerei 40, „Narrative of Capt. Hope" („Relatarea căpitanului Hope"), CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[222] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[223] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[224] Beesly, Room 40, p. 92.

[225] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[226] Memorandum, Herbert Hope către Directorul Diviziei de Operațiuni, 18 aprilie 1915, „Captain Hope's Memos to Operations Division", în Arhivele Amiralității, ADM 137/4689 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[227] Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[228] Informațiile obținute ca urmare a interogării ofițerilor și a membrilor echipajelor de pe submarine capturați ne ajută să ne facem o idee mult mai clară despre viața din submarine decât cea pe care ne-o facem citind orice altă carte sau orice alt volum de memorii, dintre cele publicate. Vezi Arhivele Amiralității, ADM 137/4126 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii). În mod deosebit, vezi interogatoriile la care au fost supuși membrii echipajelor submarinelor U-48, U-103, UC-65, U-64 și UB-109; vezi și Grant, UBoat Intelligence, p. 21.

[229] Beesly, Room 40, p. 30.

[230] Beesly, Room 40, p. 30; vezi și: Istoria Camerei 40, CLKE 3 (arhiva personală Clarke).

[231] The New York Times, 8 mai 1915.

[232] „Capt. Hope's Diary" („Jurnalul căpitanului Hope"), în Arhivele Amiralității, ADM 137/4169 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[233] Registrul Telegramelor, 3 martie 1915, Centrul de Spionaj Naval din Norddeich, în Arhivele Amiralității, ADM 137/4177 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[234] Telegrame interceptate, 28 și 29 aprilie 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/3956 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii). Oricine examinează aceste dosare va observa, spre bucuria sa, că sunt chiar decodificările scrise de mână, în variantă originală.

[235] „A Little Information for the Enemy“ („Puțină informație pentru inamic“), Hall 3/4 (arhiva personală Hall). Hall îndrăgea adrenalina pe care o presupune activitatea de spionaj și îi plăcea să știe adevăratele povești din spatele evenimentelor relatate în presă, care erau adesea cenzurate. Spre exemplu, Camera 40 a aflat adevărata soartă a unui submarin german, U-28, care atacase o navă ce transporta camioane pe puntea principală. Un proiectil tras de servanții de tun de pe submarin aruncase în aer o încărcătură foarte explozivă, depozitată în navă, și, dintr-odată, „aerul era plin de camioane care descriau traiectorii parabolice neobișnuite“, a scris Hall. Oficial, submarinul fusese pierdut din cauza exploziei. Însă Hall și Camera 40 știau adevărul: unul dintre camioanele zburătoare aterizase pe puntea din față a submarinului, străpungându-i coca și scufundându-l instantaneu. „De fapt,“ – a scris Hall – „submarinul U-28 a fost scufundat de un furgon!“ Pe cât de stranii erau astfel de povești, scria Hall, „uneori am tendința să cred că poate cel mai straniu lucru dintre toate era însăși Divizia de spionaj. Căci nu se asemăna cu nimic din ceea ce existase vreodată.“ („The Nature of Intelligence Work“, Hall 3/1 – arhiva personală Hall).

LUSITANIA: O CAVALCADĂ DE PASAGERI

Sâmbătă, 1 mai, valul de căldură se risipise. Era o dimineață răcoroasă, cu cerul plumburiu. Temperatura făcea ca pasagerilor care veneau la Cheiul 54 al companiei Cunard să le fie mai ușor să-și transporte bunurile, căci acum puteau, pur și simplu, să-și poarte hainele groase, în loc să le țină atârnate pe brațe, împreună cu toate celelalte lucruri pe care le duceau: bastoanele, umbrelele, valizele, pachetele, cărțile și copiii, toți putând fi văzuți pe trotuarul din fața terminalului, când un șir lung, negru, de taxiuri au ieșit de pe Bulevardul 11 și a parcat aproape de bordură. Valize mari erau transportate pe podelele automobilelor, lângă șoferi, și erau trase din taxiuri de bărbați îndesați, care păreau puternici, cu jachete descheiate și berete.

Toate aceste lucruri erau înregistrate de o cameră de filmat instalată chiar în fața intrării în terminal.[236] Pasagerii intersectau planul camerei: bărbați cu paltoane, pălării de fetru și pălării cu boruri flexibile; femei cu pălării mari cu flori cusute în jurul lor; copii mici îmbrăcați ca pentru Arctica, unul cu o căciulă tricotată, trasă mult peste urechi. Din când în când, apărea câte o față în plan neașteptat de apropiat, cu acea expresie pe care călătorii au avut-o întotdeauna, de-a lungul timpului, încruntată, concentrată, încercând să plătească taximetristul, să țină bastonul și mănușile – degetele mănușii goale curbându-se ca ugerul unei vaci – și să nu piardă câtuși de puțin din ochi valiza și cufărul, care ajungeau în terminalul Cunard.

La celălalt capăt al construcției, coca Lusitaniei se înălța mult deasupra cheiului, ca un zid negru din oțel și nituri. Nava părea indestructibilă, un lucru de neimaginat, chiar și pentru o perioadă care stătea bine cu imaginația și-și punea foarte multă încredere în dimensiuni și invenții.

Cuptoarele din camerele ei cu cazane de abur ardeau, în timp ce fochiștii produceau aburi pentru plecare; coșurile ei scoteau șuvițe de fum cenușiu în ceața de deasupra.

Ca întotdeauna, erau pasageri care dobândiseră faimă, iar sosirea lor a creat agitație printre miile de gură-cască, rude și spectatori adunați acum pe chei, ca să fie prezenți la plecarea vaporului. Compania Cunard construise tribune, pentru a onora obiceiul, iar acestea erau pline, tot ca de obicei; ele ofereau o priveliște nu doar asupra navei, ci și asupra unei porțiuni din sudul Manhattanului și a cheiurilor și navelor care se vedeau acostate pe ambele maluri ale fluviului Hudson. Chiar la nord, se aflau cheiurile companiei White Star care, cu trei ani mai devreme aproape împliniți, ar fi trebuit să găzduiască Titanicul. Printre spectatori, atenția acordată Lusitaniei și pasagerilor ei era mai intensă decât de obicei, dat fiind avertismentul german, publicat în ziarele newyorkeze chiar în acea dimineață.

Iată-l venind pe Charles Frohman[237], impresarul de teatru, care o făcuse vedetă pe Ethel Barrymore și adusese în America piesa Peter Pan, în care o îmbrăcase pe Maude Adams cu o tunică de pădurar cu guler lat și, prin aceasta, întipărise pentru totdeauna, în imaginația lumii, o anumită imagine a personajului. Frohman produsese, de asemenea, spectacolul Sherlock Holmes, cu William Gillette în rolul personajului principal, cu o șapcă de braconier de căprioare și o pipă din spumă de mare. Frohman, purtând un costum albastru încheiat la două rânduri, avea un mers vizibil șchiopătat și folosea un baston. O prietenă de-a lui a urcat și ea la bord: Marguerite Lucile Jolivet, în vârstă de 25 de ani, cunoscută lumii întregi după numele ei de scenă și de film, Rita Jolivet. Cu toate că jucase deja în piese shakespeariene la Londra, inclusiv în rolul Julietei o dată, și apăruse în câteva filme mute făcute în Italia, Rita era încă doar o aspirantă la rangul de vedetă, dar Frohman o plăcea, iar interesul pe care i-l purta el îi asigura, practic, o carieră plină de vivacitate. Acum, Rita mergea în Europa ca să joace în alte câteva filme italiene.

O altă sosire a fost a lui George Kessler, un bogat importator de vinuri, cunoscut în toată lumea drept „Regele Șampaniei“.[238] Cu barbă și ochelari, amintind de un anumit psihanalist vienez, el era cunoscut pentru faptul că dădea petreceri elaborate, așa-numitele „cine fantezie“ – poate cea mai remarcabilă fiind „Petrecerea pe gondolă“ pe care o găzduise în 1905, la

Hotelul Savoy din Londra, unde umpluse curtea hotelului cu apă, îmbrăcase pe toată lumea cu veșminte venețiene și le servise invitaților cina pe o gondolă uriașă. Ca nu cumva toate acestea să fie considerate insuficiente, aranjase ca un tort înalt de un metru și jumătate să fie adus pe spatele unui pui de elefant.

De departe cel mai fermecător pasager era Alfred Gwynne Vanderbilt I, fiul și principalul moștenitor al defunctului Cornelius, a cărui moarte, în 1899, îl făcuse pe Alfred om bogat. Având o siluetă de greblă, Alfred era lung și uscățiv, cu păr și ochi negri, și cu o pasiune pentru costumele scumpe. Era o prezență binevenită la bord, mai ales printre femei, în ciuda faptului că era căsătorit și avea un trecut plin de scandaluri. Prima lui soție, Ellen French, divorțase de el în 1908, acuzându-l, așa cum formulase The New York Times, că „a avut relații extraconjugale cu o femeie necunoscută“[239] în trenul său personal. Femeia se dovedise a fi Mary Ruiz, soția unui diplomat cubanez. Scandalul o determinase pe Ruiz să se sinucidă. Vanderbilt se recăsătorise, de astă-dată cu Margaret Emerson, moștenitoarea unei grămezi de bani, a cărei existență se datora groaznicei diete a Americii și consecințelor ei gastrice – averea Bromo-Seltzer. Ea nu se afla, însă, la bord. Vanderbilt era, de asemenea, membru a ceea ce un ziar din Minnesota numise clubul „Numai ce l-ai ratat“ – un grup de privilegiați a căror listă îi cuprindea pe Theodore Dreiser, Guglielmo Marconi și J.P. Morgan, care plănuiseră cu toții să călătoreacă pe Titanic, dar, dintr-un motiv sau altul, se răzgândiseră.[240] Nici nu mai trebuie spus că Vanderbilt călătorea în stil mare, de vreme ce-și rezervase unul dintre „Apartamentele“ de pe Lusitania. Valetul și-l cazase la două uși distanță pe același coridor, într-o cameră interioară, care nu avea nici hublou, nici baie. Plătise pentru ambele bilete cu bani gheață – 1 001,50 dolari, echivalentul a peste 22 000 de dolari la valoarea de astăzi.

La bord erau prezenți reporteri, ca de obicei, încercând să le ia interviuri unor pasageri celebri sau măcar cunoscuți, doar că astăzi interesul lor era mai focalizat ca de obicei. Faptul că fiecare ziar avea un reporter pentru „știrile referitoare la nave“ era o dovadă a importanței navigației și a frecvenței cu care vasele de linie transatlantice acostau la New York. Fiecare ziar dedica o pagină sosirilor și plecărilor marilor vase de linie, precum și anunțurilor și programelor numeroaselor linii maritime care

aveau cheiuri în oraș. În aceste pagini apăruse și avertismentul german, într-o serie de ediții de sâmbătă dimineață.

Reporterii „de vapoare“ își făceau treaba într-o clădire ca o magazie de lângă Parcul Battery, din sudul Manhattan-ului, în apropierea terminalului pentru feribotul de Staten Island, unde se intra pe o ușă verde, uzată, într-o cameră plină cu birouri șubrede și telefoane folosite de reporterii de la 12 ziare și un serviciu de telegrafie. Reporterii aveau tendința să favorizeze anumite nave, de cele mai multe ori din motive neclare. „Navele chiar sunt pline de personalități“, scria Jack Lawrence, redactorul de știri despre vapoare al ziarului New York Evening Mail.[241] Unele nave „au caracter și o atmosferă caldă, prietenoasă, în timp ce altele nu sunt decât niște plăci de oțel fixate în jurul turbinelor intrate în vibrație“. Una dintre favorite era mereu Lusitania. Nava oferea neîncetat știri, deoarece, în calitate de cel mai rapid și mai luxos vas transoceanic de linie, aflat încă în circulație, avea tendința de a atrage pasagerii cei mai bogați, cei mai însemnați. Parte din farmecul său se datora, de asemenea, faptului că vechiul comisar-șef de bord James McCubbin, în vârstă de 62 de ani, saluta interesul reporterilor și-i îndruma către pasagerii care, cel mai probabil, prezentau interes. În calitate de comisar de bord, McCubbin avea responsabilitatea să se asigure că toți pasagerii erau băgați în cabinele și paturile lor cât mai repede cu putință, să le depoziteze obiectele de valoare și – nu puțin lucru – să le strângă notele de plată de la bar la sfârșitul călătoriei. În cuvintele manualului pentru ofițerii companiei Cunard, el trebuia „să le ofere satisfacție pasagerilor de la toate clasele“[242].

Reporterii veneau la întâlnire cu Lusitania chiar înaintea plecărilor ei, dar și la sosiri, când se duceau cu bărci la centrul de carantină[243] din portul New York. Urma un ritual. Ei se adunau în cabina lui McCubbin. Acesta îi dădea ordin unui băiat care servea pe vapor să aducă niște gheață, apă minerală și câteva sticle de scotch de-ale companiei Cunard. Apoi închidea ușa și le dădea liste cu pasageri. Ultima întrevedere de acest fel avusese loc săptămâna precedentă, când Lusitania sosise de la Liverpool, și reporterii aflaseră vești neplăcute. McCubbin îi anunțase că următorul său voiaj, întoarcerea la Liverpool, cu plecarea sâmbătă, 1 mai, avea să fie și ultima lui traversare a Atlanticului. Regulile companiei impuneau ca el să se

pensioneze. „Sunt pe cale să devin cel mai nefolositor muritor de pe pământ“ – le spusese reporterilor –, „marinarul întors acasă de pe mare.“[244] Pentru el, era o glumă. „Marinarii nu au case“, le spusese el, și adăugase: „Când un marinar îmbătrânește atât de mult, încât nu mai poate munci, ar trebui să fie cusut într-o pânză ruptă de velă și aruncat peste bord.“

Sâmbătă dimineața, reporterul Jack Lawrence a urcat la bord ca de obicei, dar având acum o anumită poveste în minte. Adusese cu el o copie a avertismentului ambasadei germane.

Lawrence s-a oprit la cabina lui Alfred Vanderbilt și a bătut la ușă. Vanderbilt însuși i-a deschis, purtând un costum elegant, cu o garoafă roz la un rever. În camera de dincolo, valetul său muncea serios la despachetarea unui mic munte de bagaje. Lawrence mai încercase și în trecut să-l intervieveze pe Vanderbilt și descoperise, în general, că era un exercițiu inutil, pentru că omul rareori avea ceva de spus. „Poate că Alfred Vanderbilt făcea furori în rândurile doamnelor“ – scria Lawrence –, „însă în prezența gazetarilor era ca o violetă retrasă și timidă.“[245]

Vanderbilt a comentat că părea să fie un freamăt neobișnuit la bord. „O mulțime de discuții despre submarine, torpile și moarte subită“, a zis el. „Personal, nu mă îngrijorez prea mult de asta. Ce-ar avea de câștigat dacă ar scufunda Lusitania?“

I-a arătat lui Lawrence o telegramă pe care o primise după ce se îmbarcase. „Lusitania este condamnată la pieire“, suna textul. „Nu călători cu ea.“ Era semnată „Mort“. Vanderbilt a spus că el nu cunoștea pe nimeni cu numele Mort, dar se întreba dacă era posibil să fi fost o aluzie la moarte. „Probabil că e cineva care încearcă să se distreze puțin pe seama mea.“[246]

Afară, pe punte, Lawrence a dat peste Elbert Hubbard[247], în momentul respectiv unul dintre cei mai celebri bărbați din America – vânzătorul de săpun devenit autor, care întemeiase o cooperativă în East Aurora, New York, numită Roycrofters, unde bărbați și femei confecționau piese de mobilier, legau cărți, făceau gravuri și produceau bunuri de lux, lucrate din piele și metal. Ca autor, era cunoscut cel mai bine pentru cartea

inspirațională A Message to Garcia (Mesaj către Garcia), despre importanța inițiativei personale, și pentru o relatare despre dezastrul Titanicului, centrată pe refuzul unei femei de a urca într-o barcă de salvare fără soțul ei; acum, Hubbard se îndrepta către Europa, cu scopul de a-l intervieva pe kaiserul Wilhelm. El era, de asemenea, renumit pentru inventarea de aforisme glumețe, printre care: „Un prieten este cineva care știe totul despre tine și tot te iubește". Purta o pălărie Stetson și o eșarfă neagră, bătătoare la ochi – mai mult ca o fundă mare de cadou –, și avea un păr lung, frumos. Când l-a abordat Lawrence, Hubbard stătea lângă soția lui și mânca un măr mare și roșu.

Hubbard nu văzuse avertismentul. „Când i l-am arătat, el doar i-a aruncat o privire și a continuat să-și mestece mărul la fel ca înainte", scria Lawrence. Hubbard a scos un alt măr din buzunar și i l-a întins lui Lawrence. „Uite, ia un măr și nu-ți mai bate capul cu maniacii ăia de la Potsdam. Sunt cu toții nebuni."[248]

Lawrence a insistat: dar dacă Marina germană chiar plănuia un atac?

„Ce-am să fac eu?", a zis Hubbard. „Păi, am să stau pe vapor. Sunt prea bătrân ca să alerg după nu-știu-ce bărci de salvare și n-am fost niciodată un mare înotător. Nu, o să stăm pe vapor." S-a întors apoi către soția lui: „Nu-i așa, mamă?" Lawrence a avut impresia că doamna Hubbard nu-i împărtășea opinia.

Reporterul a descoperit că foarte puțini pasageri citiseră avertismentul german. Nu i s-a părut surprinzător acest lucru. „Când te pregătești să pleci cu o navă transatlantică la ora prânzului" – a scris el –, „rareori ai timp să stai jos și să răsfoiești ziarele de dimineață."[249]

Chiar și cei care văzuseră avertismentul nu-i acordau prea multă atenție. Ideea că Germania ar fi îndrăznit să încerce să scufunde o navă de pasageri civili complet încărcată părea dincolo de judecata rațională. Și, chiar dacă un submarin își încerca norocul, judecata de bun-simț spunea că avea să eșueze inevitabil. Lusitania era, pur și simplu, prea mare, prea rapidă și, odată ce s-ar fi aflat în apele britanice, ar fi fost, fără îndoială, foarte bine protejată de Marina Regală.

Numai doi pasageri își anulaseră călătoria în mod explicit din cauza avertismentului: un negustor bogat de pantofi din Boston, pe nume Edward B. Bowen, și soția lui. Făcuseră acest lucru în ultima clipă. „A pus stăpânire pe mine un sentiment că avea să se întâmple ceva cu Lusitania“, spunea Bowen mai târziu. „Am discutat despre asta cu doamna Bowen și am hotărât să ne anulăm călătoria – cu toate că aveam o întâlnire de afaceri importantă la Londra.“[250]

Alți câțiva și-o anulaseră din motive de boală și de schimbare de planuri, sau pentru că hotărâseră, lăsând la o parte avertismentul, că nu era înțelept să navigheze cu o navă britanică, pe timp de război.[251] Celebra actriță shakespeariană Ellen Terry plănuise inițial să călătorească împreună cu producătorul Frohman pe Lusitania, dar, cu mult înainte să apară avertismentul, își anulase rezervarea și schimbase Lusitania cu o navă americană, New York. O încurajase și pe Rita Jolivet să facă la fel, dar aceasta își păstrase rezervarea inițială. Una dintre persoanele care renunțaseră pe motiv de boală era lady Cosmo Duff-Gordon, o creatoare de modă care supraviețuise tragediei Titanicului. Un alt creator de modă, Philip Mangone, renunțase din motive nespecificate. Ani buni mai târziu, el avea să se afle la bordul dirijabilului Hindenburg[252], în ultimul lui zbor fatal; a supraviețuit, chiar dacă a ars rău de tot. Altfel, locurile fuseseră ocupate pe Lusitania, mai ales la clasele inferioare. Clasa a doua era atât de plină, încât un număr de pasageri au aflat, spre bucuria lor, că le fuseseră date camere la clasa întâi.

Pasagerilor care se simțeau neliniștiți din cauza avertismentului german, compania Cunard le oferea cuvinte încurajatoare. Pasagerul Ambrose B. Cross scria: „Chiar de la început, personalul de pe navă a declarat solemn că nu eram în nici un pericol, că aveam să fugim imediat de orice submarin, sau să-l atacăm cu pintenul etravei, și așa mai departe, astfel încât ideea în sine a ajuns să fie privită ca o glumă ușoară la mesele de prânz și la cină“[253].

Mai mult, exista convingerea, în rândurile pasagerilor, că, atunci când vasul ar fi ajuns în apele din largul coastelor de vest ale Marii Britanii, în așa-numita zonă de „Apropiere dinspre Vest“, avea să fie întâmpinat de Marina

Regală și escortat până la Liverpool. Această părere era încurajată de compania Cunard și se poate foarte bine să fi fost crezută chiar și de cei de la companie, date fiind eforturile din trecut ale Marinei Regale de a conduce și escorta navele companiei. Cu mult înainte de călătorie, Oscar Grab, un importator de haine de la New York, în vârstă de 28 de ani, proaspăt căsătorit, făcuse o programare pentru a vorbi cu un reprezentant al companiei Cunard despre submarine și siguranța generală a călătoriilor transatlantice. Soția, cu care se căsătorise de 39 de zile, îl rugase stăruitor să se îmbarce pe o navă americană. Grab și funcționarul companiei Cunard purtaseră o lungă discuție, în timpul căreia pasagerului i se spusese că aveau să se ia măsuri pentru protecția navei în timpul călătoriei transatlantice. El se simțise îndeajuns de asigurat, încât să-și cumpere un bilet la clasa întâi, deși așteptase până în ziua dinaintea plecării.

Orice pasager care ar fi citit acea ediție de dimineață a ziarului The New York Times ar fi găsit asigurări explicite. Într-un articol despre avertisment, ziarul îl cita pe directorul de la New York al companiei Cunard, Charles Sumner, care spunea că, în zona de pericol, „există un sistem general de escortare a navelor britanice. Marina Regală preia răspunderea pentru toate navele britanice, mai ales pentru cele ale companiei Cunard.“[254]

Reporterul de la Times întrebase: „Și viteza navelor dumneavoastră reprezintă și ea o protecție, nu-i așa?“

„Da“, răspunsese Sumner. „Cât despre submarine, nu mă tem deloc de ele.“

Pasagerul Ogden Hammond, un dezvoltator imobiliar și membru în Consiliul Statului New Jersey, întrebase un funcționar al companiei dacă traversarea Atlanticului cu Lusitania era sigură și primise răspunsul: „Absolut sigură; mai sigură decât mersul cu tramvaiele din New York“[255] – un răspuns imprudent, poate, dată fiind frecvența mare de accidente fatale în care erau implicate tramvaie.

La bordul Lusitaniei, se făceau o mulțime de glume sinistre, dar erau spuse de pe o poziție de siguranță și încredere. „Sigur c-am auzit la New York zvonuri că aveau să ne atace cu torpile, dar n-am crezut asta nici o clipă“, spunea May Walker, una dintre însoțitoarele de bord ale vasului. „Nu

făceam decât să luăm lucrurile în glumă și spuneam că nu ne-ar fi prins niciodată, că eram prea ageri, prea rapizi. Că era doar o călătorie ca oricare alta.“[256]

Una dintre sarcinile ei era să ajute la supravegherea copiilor pasagerilor. „Erau tot felul de jocuri pe punte. Jocuri în care erau azvârlite inele spre un țăruș. Se organizau pentru ei parade elegante, cu uniforme de ceremonie“, spunea May Walker. Copiii ale căror zile de naștere cădeau în timpul călătoriei primeau o petrecere organizată pentru ei – „o mică petrecere privată“, continua Walker – și un tort, cu numele lor pe el. „Se distrau de minune și alergau peste tot pe vapor.“

În această călătorie, May n-ar fi avut nici o clipă de răgaz. Multe familii britanice se întorceau acasă, pentru a contribui la susținerea națiunii pe timp de război, iar mărimea și viteza navei le ofereau o anumită siguranță. Lista pasagerilor includea 95 de copii și 39 de bebeluși.

Familii întregi au venit la bord. Compania Cunard rezervase un grup de cabine de la clasa întâi pentru Paul Crompton din Philadephia, soția lui și cei șase copii ai lor – inclusiv un „bebeluș“ –, plus bona lor, Dorothy Allen, în vârstă de 29 de ani. (Pe biletele companiei Cunard, nu erau scrise numele bebelușilor, poate dintr-un soi de ranchiună ascunsă, având în vedere că ei călătoreau gratis.) Crompton era văr cu președintele companiei Cunard, Alfred Allen Booth, al cărui Grup Booth deținea compania de navigație. Crompton conducea filiala producătoare de bunuri din piele a grupului. Directorul de la New York al companiei Cunard, Sumner, a salutat familia chiar înainte de îmbarcare și „s-a îngrijit personal de confortul lor pe durata călătoriei“[257]. În partea opusă a navei, cu o punte mai jos, familia Pearl din New York avea trei cabine la clasa întâi: E-51, E-59 și E-67. Frederic Pearl se îndrepta către Londra pentru un post la Ambasada americană, și-și aducea cu el soția și cei patru copii: un fiu de cinci ani, două fiice sub trei ani și un bebeluș. Familia Pearl avea două bone. Copiii, inclusiv bebelușul, urmau să stea cu bonele lor în cabinele E-59 și E-67; părinții se bucurau singuri de cabina E-51, fericiți spre deosebire de bone și copii. Doamna Pearl era însărcinată.

William S. Hodges, care mergea în Europa ca să preia conducerea biroului de la Paris al companiei producătoare de locomotive Baldwin, călătorea cu soția și cei doi fii mici. Când un reporter de la Times, aflat pe chei, a întrebat-o pe doamna Hodges dacă nu-i era teamă să facă acea călătorie, ea doar a râs și i-a răspuns: „Dacă ne scufundăm, ne scufundăm cu toții împreună“.

Erau părinți care călătoreau pentru a se întâlni cu copiii lor, și copii care urmau să li se alăture părinților, și soții și tați care sperau să se întoarcă la propriile familii, cum era cazul doamnei Arthur Luck din Worcester, Massachusetts, care călătorea împreună cu cei doi fii, Kenneth Luck și Elbridge Luck, de opt și nouă ani, pentru a se reuni cu soțul ei, un inginer minier care-i aștepta în Anglia. De ce, în mijlocul marilor evenimente, pare să fie mereu câte o familie cu nume de-a dreptul ironic[258] – iată una dintre enigmele istoriei.

Printre pasagerii mai puțin cunoscuți, dar însemnați, care au venit la bord sâmbătă dimineață, era o femeie de 48 de ani din Farmington, Connecticut, pe nume Theodate Pope – Theo, pentru prietenii ei.[259] Era însoțită de mama ei, care venise s-o conducă, și de un bărbat cu 20 de ani mai tânăr decât ea, Edwin Friend, cu care călătorea la Londra. Purtând, ca de obicei, un turban de catifea, Theodate era o persoană impunătoare, cu toate că avea o înălțime doar cu puțin peste un metru și jumătate. Avea părul blond, o bărbie teșită și ochi albaștri vioi. Privirea ei era sinceră și directă, reflectând independența pe care o arătase de-a lungul vieții și care o determinase să respingă traiectoria pe care era de așteptat s-o urmeze femeile crescute în înalta societate. Mama ei o certase odată cu asprime: „Nu te comporți niciodată cum se comportă alte fete“[260]; contemporanii se refereau la ea folosind acea etichetă descriptivă nou inventată, de feministă.

Printre prietenii Theodatei se numărau pictorița Mary Cassatt, William James și fratele lui, scriitorul Henry James, cu care dezvoltase o amiciție atât de strânsă, încât își botezase noul cățeluș după el: Jim-Jam. Se număra printre puținii arhitecți femei, fiind proiectanta unei case foarte admirate din

Farmington, pe care o numise Hill-Stead[261]. Când văzuse casa prima dată, chiar înainte de a ajunge s-o cunoască pe Theodate, Henry James crease una dintre cele câteva analogii mai neobișnuite ale criticii arhitecturale, asemănând bucuria pe care o simțise cu „efectul pasager al unei bomboane mari, alunecoase, introduse fără avertizare între buzele strânse, într-o letargie semiconștientă“[262]. Theodate avea și o altă pasiune, însă. Era spiritistă și, din când în când, servea drept cercetător de fenomene paranormale. Credința în astfel de lucruri era foarte răspândită în America și în Marea Britanie la începutul secolului XX, placa Ouija[263] fiind un dispozitiv des întâlnit în saloane, scos după cină pentru ședințe neprogramate de spiritism. Odată cu venirea războiului, credința în viața de apoi era gata să reînvie, britanicii căutând alinare în ideea că fiii lor morți ar putea fi încă prezenți, într-un fel, undeva în văzduh. Interesul Theodatei pentru cercetarea „spiritistă“ explica de ce ea și Edwin Friend călătoreau către Londra.

Fiind singurul copil al unui cuplu bogat din Cleveland, Theodate își petrecuse copilăria, în mare parte, singură. Tatăl, Alfred, era un magnat din industria fierului; mama ei, Ada, o persoană importantă în societate. Locuiau pe bulevardul Euclid din oraș, mai bine cunoscut sub denumirea de Strada Milionarului. „Nu-mi amintesc să fi stat vreodată în poala mamei mele“[264], scria Theodate. „Tatăl meu era atât de ocupat cu problemele [de afaceri], încât abia când am împlinit 15 ani, și-a dat seama că-și pierdea copilul.“ Ea își descria tinerețea „drept extrema a ceea ce este de obicei viața copiilor singuri la părinți“, dar punea pe seama acestei perioade solitare – punctată de crize de plictiseală zdrobitoare și de depresie – faptul de a-i fi insuflat un puternic simț al independenței. De la vârsta de zece ani, desena planuri de case și le schița fațadele, visând ca, într-o zi, să construiască și să trăiască într-o casă proiectată de ea însăși.

Pentru părinții ei, care erau conectați la moravurile înaltei societăți a vremii, Theodate reprezenta, fără îndoială, o corvoadă. La 19 ani, și-a schimbat numele de la naștere, Effie, în Theodate, numele bunicii ei, din respect pentru credința evlavioasă a femeii în principiul quakerilor de a pune accent pe spiritual mai degrabă decât pe material. N-o interesa să „iasă în public“, precum o domnișoară prezentată pentru prima dată în înalta societate, și nu-

i păsa deloc de căsătorie, pe care o percepea ca fiind un zid ce ținea departe orice ambiții viitoare pe care le-ar fi putut avea. Numea căsătoria „zgarda de aur“. Părinții o trimiseseră la o școală privată din Farmington, Școala Domnișoarei Porter pentru Tinere Domnișoare, așteptând ca, după ce și-ar fi încheiat educația, să se întoarcă să-și ia locul în elita Clevelandului. Theodatei, însă, îi plăcuse atât de mult Farmingtonul, încât luase hotărârea să rămână acolo. Devenise o susținătoare a dreptului de vot pentru femei; la un moment dat, se înscrisese și în Partidul Socialist și-i plăcea să-l enerveze pe tatăl ei vorbindu-i despre socialism.

Într-o călătorie lungă prin Europa, în 1888, când avea 21 de ani, Theodate devenise mai apropiată de tatăl ei. Acesta era iubitor de călătorii și colecționar de artă și se număra printre primii colecționari care-i îmbrățișaseră pe deplin pe impresioniști, într-o vreme când pictura lor era în mare măsură socotită excentrică, dacă nu radicală. El fusese cel care-i sugerase fiicei sale să ia în considerare arhitectura ca profesie. Își petreceau timpul împreună, cutreierând galeriile de artă și studiourile artiștilor, în căutare de lucrări pe care să le aducă la Cleveland; cumpăraseră două picturi ale lui Claude Monet. Theodate schița elemente de construcții pe care le considera interesante, un pilastru aici, un șemineu dincolo. N-o interesa prea mult Parisul, pe care-l descria drept „cea mai mare pată de pe fața pământului“[265], dar adora Anglia, în special casele ei de țară confortabile, cu acoperișuri strâmbe, pereți pe jumătate căptușiți cu lemn și intrări primitoare. Desenase schițe cu viziunea ei asupra casei ideale.

Arhitectura fiind pe atunci un domeniu în mare măsură interzis femeilor, Theodate își făcuse de una singură educația în domeniul arhitecturii, întâi prin studii private cu membri ai facultății de artă a Universității Princeton. Cu sprijinul tatălui ei, își cumpărase o proprietate în Farmington, de 17 hectare. La presiunea ei, părinții hotărâseră să se retragă la Farmington și să construiască o casă în care să expună colecția de artă a lui Alfred Pope, care, pe lângă cele două tablouri de Monet, includea lucrări ale lui Whistler și Degas. Tatăl îi sugerase ca ea să proiecteze casa, sub supravegherea unui arhitect practicant. Theodate alesese firma McKim, Mead & White, care, fără îndoială, dată fiind averea lui Pope, fusese de acord cu planul. Scrisoarea ulterioară a Theodatei către partenerul-fondator William Rutherford Mead o înfățișase ca fiind o femeie cu un caracter puternic, dacă

nu poruncitor. Ea scrisese: „Întrucât este proiectul meu, mă aștept să iau decizii în privința tuturor detaliilor, precum și a tuturor chestiunilor mai importante referitoare la proiect, care pot apărea… Cu alte cuvinte, va fi o casă construită de Pope, nu de McKim, Mead și White.“[266]

Proiectul și construcția casei deveniseră, pentru Theodate, o ucenicie în arhitectură. Dar construcția, terminată în 1900, o epuizase. În acea toamnă, ea scrisese în jurnal: „Mi-am stors sufletul până la ultima picătură… pentru casa tatei“[267].

În 1910, Theodate Pope era arhitectă cu drepturi depline, și avea să devină, curând, prima femeie-arhitect autorizată din Connecticut. Trei ani mai târziu, în august 1913, tatăl ei murise în urma unei hemoragii cerebrale. Fusese o lovitură zdrobitoare, așa că Theodate, în durerea ei, luase hotărârea să construiască o școală pregătitoare pentru băieți în memoria lui – o școală, însă, care avea să fie foarte diferită de oricare școală care exista pe atunci. Ea proiectase un campus a cărui structură să imite un mic oraș din Noua Anglie, cu magazine, primărie, oficiu poștal și o fermă. Planul ei era să scoată în evidență construirea caracterelor cerând ca elevii să-și dedice o parte semnificativă din timp „muncii în folosul comunității“, ajutând la fermă și în magazine, unde ar fi învățat meșteșuguri ca tâmplăria și arta gravurii. În acest fel, era în pas cu mișcarea Arte și Meșteșuguri, pe atunci în culmea succesului, care susținea că abilitățile meșteșugărești ofereau atât satisfacție, cât și eliberare de ceea ce era perceput drept o dezumanizare a Revoluției Industriale. În 1910, mișcarea se extinsese în America, ducând la înființarea de cooperative, ca Roycrofters, a pasagerului Elbert Hubbard, și o abordare nouă și simplă a proiectării, observabilă în mobila lui Gustav Stickley și în casele simple, bine lucrate, în stilul așa-numit al Meșteșugarului. Mișcarea inspirase, de asemenea, fondarea unor reviste ca House Beautiful și Ladies’ Home Journal[268].

Sâmbătă dimineața, pe 1 mai 1915, Theodate se afla din nou sub stăpânirea unei oboseli profunde. Iarna trecută fusese dificilă, din punct de vedere profesional și emoțional. Un anumit incident subliniase în mod deosebit provocarea de a fi femeie într-o profesie bărbătească: un editor, crezând că numele Theodate era al unui bărbat, ceruse ca fotografia să-i fie inclusă

într-o carte despre arhitecți de vârf din New York.[269] Aflând, însă, dintr-o convorbire telefonică, de faptul că era femeie, își retrăsese oferta. Ea suferise, de asemenea, una dintre crizele ei periodice de depresie, suficient de severă, încât să aibă nevoie de ajutorul unei asistente la domiciliu. În februarie 1915, scrisese: „Am insomnii atât de groaznice, încât nopțile mele sunt coșmaruri în stare de trezie“[270].

Theodate credea, totuși, în puterea regeneratoare a plecării într-un voiaj: „Nimic nu se compară cu divertismentul călătoriei, pentru cineva extenuat mental“[271].

Din momentul în care s-a îmbarcat pe Lusitania, Theodate a fost condusă de un însoțitor de bord la cabina ei, pe Puntea D de la tribord. Ea și-a lăsat acolo bagajul de mână și s-a asigurat că bagajele de cabină îi sosiseră. Dacă spera să doarmă bine în noaptea aceea, avea să fie dezamăgită curând.

În același timp, Charles Lauriat, librarul din Boston, urca pasarela, însoțit de Blanche, sora sa, și de soțul ei, George Chandler. „Am fost surprins că accesul pe vapor era permis într-un mod foarte lejer“[272], scria Lauriat. I s-a părut ciudat faptul că surorii și cumnatului său „li s-a permis să vină la bord fără să li se pună măcar o întrebare“. Alți pasageri au observat, la fel, ușurința accesului pentru prieteni și familie, care urcau la bord ca să-i conducă.

Chandler ducea servieta și valiza lui Lauriat; Lauriat ducea valiza extensibilă care conținea desenele și Povestea de Crăciun a lui Dickens. Chandler glumea, spunând că obiectele aflate în acea valiză erau atât de prețioase, încât „prefera să n-o atingă“[273].

Cei trei au mers până la cabina B-5 a lui Lauriat, cea mai apropiată de prora, pe partea de la tribord a Punții B. Deși, după toate aparențele, era un amplasament minunat, aceasta era o cabină interioară, fără hublouri. Așa era obișnuit să călătorească Lauriat. Unul dintre primele lucruri pe care le-a făcut a fost să-și pună o cutie de chibrituri undeva la îndemână, în cazul în

care generatorul de curent al navei s-ar fi defectat. El traversase Atlanticul de 23 de ori până atunci, de cele mai multe ori pe nave ale companiei Cunard, însă acesta era primul său voiaj pe una dintre celebrele „nave oceanice rapide“.

Lauriat și-a găsit în cabină cutia cu pantofi și cufărul pe care le înregistrase la gara din Boston. A verificat lacătele de la numeroasele sale bagaje, după care el, Blanche și Chandler au ieșit din nou pe punte, unde au rămas până când toți vizitatorii au fost rugați să părăsească nava. Când s-a întors în camera lui, a luat desenele din valiza extensibilă și le-a pus în sertarul superior al cutiei cu pantofi, care era mai ușor de încuiat, și a pus Povestea de Crăciun a lui Dickens în servieta personală.

Înainte de îmbarcare, citise despre avertismentul ambasadei germane, dar îi acordase prea puțină atenție; ideea să-și anuleze traversarea nu-i trecuse deloc prin minte. Își purta costumul de knickerbocker și acea inovație, un ceas de mână cu întoarcere manuală, pe care-l ținea fixat după ora Bostonului, întotdeauna, indiferent unde se afla; era modul lui de a se ține prins în rădăcini prin lume. Nu pomenise nimănui despre desene.

Dwight Harris, newyorkezul cu inelul de logodnă și centura de salvare făcută pe comandă și-a dus obiectele de valoare în biroul comisarului de bord, pentru a-i fi păstrate în siguranță. Între acestea, se numărau un pandantiv cu diamante și perle, un inel cu diamant și smarald, o broșă mare cu diamant, 500 de dolari în aur și, desigur, inelul de logodnă. Și-a rezervat câteva clipe, înainte de pornirea vasului, pentru a le scrie un bilet de mulțumire bunicilor săi, care-i dăduseră un cadou la plecare. A folosit papetăria Lusitaniei. Avertismentul german părea să nu-i fi dat de gândit. Era într-o stare de spirit marcată de multe semne de exclamare. „O mie de mulțumiri pentru delicioasa prăjitură cu jeleu și pasta de dinți cu mentă!“ – a scris el. „Abia aștept să vină ora ceaiului!“ A observat că vremea începuse să se îmbunătățească. „Mă bucur că s-a înseninat! Cabina mea este foarte confortabilă – voi începe să despachetez după prânz!“ A adăugat că verișoara lui, Sallie, îi trimisese un coș cu fructe și că un alt membru al

familiei, Dick, îi trimisese o mare cantitate de grepfrut. „Deci, sunt bine aprovizionat!“[274]

Biletul lui s-a numărat printre acelea care au reușit să ajungă în ultimul sac cu scrisori ce a părăsit nava, înainte de plecare. Pe ștampila poștală a plicului, scria: „Gara Terminus Hudson“.

Însoțitorii de bord au anunțat că toți vizitatorii trebuiau să coboare de pe vas. Jack Lawrence, reporterul de știri despre vapoare, a plecat fără ca măcar să încerce să stea de vorbă cu căpitanul Turner. Mai târziu a scris: „Căpitanul era genul de comandant de vas care navighează în largul mării și crede că locul unui gazetar este la biroul lui de pe strada Park Row sau de pe strada Fleet și c-ar trebui să existe o lege care să-l împiedice să colinde punțile vapoarelor“[275]. La toate întâlnirile anterioare, Turner fusese rece și neprietenos cu el: „Mie mi s-a părut că era un om auster, distant, care-și cunoștea meseria și nu dorea s-o discute cu nimeni“.

Lawrence îl admira pe Turner, totuși. L-a văzut pe scara principală a navei, vorbind cu un alt ofițer, și a observat „ce impresie splendidă făcea“. Uniforma lui era bleumarin, închisă la două rânduri, având revere de opt centimetri și cinci nasturi pe fiecare parte, numai cu patru încheiați, de fapt, așa cum se specifica în manualul ofițerilor companiei Cunard. Manșetele jachetei – adevăratul lux – erau tivite cu câte „patru rânduri de șnur marinăresc lat de un centimetru, cu fir de aur“, potrivit manualului. Cascheta lui Turner, de asemenea bleumarin, avea o bordură de șnur din piele și mohair negru, având în față emblema companiei: leul Cunard, luat vag în râs de echipaj ca fiind „maimuța“ Cunard, înconjurat de o cunună de broderie aurie. „Când un comandant britanic știe cum să se îmbrace – și știe, de obicei –, el este cel mai bun exemplu pentru ceea ce ar trebui să poarte un căpitan de navă comercială bine îmbrăcat“, a scris Lawrence. „El știe nu numai ce să poarte, dar și cum să poarte. Dobândește o eleganță care este incomparabilă. Turner, în ziua aceea, era comandantul uneia dintre marile nave transoceanice de mare viteză din Atlanticul de Nord – și arăta perfect pentru această funcție.“[276]

[236] Filmul, intitulat SS Lusitania on Her Final Departure from New York City, During World War I (Vasul Lusitania la ultima sa plecare de la New York, în timpul Primului Război Mondial), poate fi văzut la pe site-ul CriticalPast.com (la adresa: http://www.criticalpast.com/video/65675040085_SS-Lusitania_passengers-arrive-at-the-dock_passengers-aboard-SS-Lusitania_author-Elbert-Hubert). Un agent al Biroului de Investigații din cadrul Departamentului de Justiție (care încă nu devenise Biroul Federal de Investigații [transformarea s-a produs în anul 1935 – n. trad.]) a vizionat acest film de două ori la rând, într-o proiecție privată, la cinematograful din Philadelphia. Agentul, Frank Garbarino, a fost uluit de detaliile pe care le surprindea filmul și a crezut că acestea aveau să furnizeze toate informațiile necesare pentru a confirma faptul că filmul nu era un fals. „Va fi ușor să identificăm multe dintre persoanele care erau la bordul vaporului, prin cei care-i cunoșteau îndeaproape“, a scris el. „Pe lângă aceasta, am putut să distingem numerele de înmatriculare a trei taxiuri care au dus pasageri la chei, iar trăsăturile pasagerilor, în timp ce ieșeau din taxiuri, sunt foarte clare. Numerele de înmatriculare ale taxiurilor erau 21011, 21017, 25225. Va fi ușor să se constate ce companie de taxiuri are aceste numere de înmatriculare și probabil că vor avea un registru al persoanelor pe care le-au dus la debarcaderul companiei Cunard în acea dimineață“ (scrisoare a lui Bruce Bielaski către Procurorul General, 27 iunie 1915 [colecția Bailey/Ryan]).

[237] Pentru detalii despre Frohman și viața sa, vezi Marcosson & Frohman, Charles Frohman, în întregime; de asemenea, The New York Times, 16 mai 1915; Lawrence, When the Ships Came In, p. 126.

[238] Pentru o prezentare generală a vieții flamboiante pe care a trăit-o Kessler, ca „Rege al Șampaniei“, vezi „Compliments of George Kessler“ („Din partea lui George Kessler“), în American Menu, 14 aprilie 2012 (obținut prin amabilitatea lui Mike Poirier); pentru „Petrecerea pe gondolă“, vezi Tony Rennell, „How Wealthy Guests Turned the Savoy into the World’s Most Decadent Hotel“ („Cum au transformat clienții bogați Savoy-ul în cel mai decadent hotel din lume“), în Daily Mail, 17 decembrie 2007

(la adresa: http://www.dailymail.co.uk/news/article-502756/How-wealthy-guests-turned-Savoy-worlds-decadent-hotel-shuts-100m-refit.html), și „The Savoy: London's Most Famous Hotel" („Savoy, cel mai celebru hotel din Londra"), în Teatrul Savoy (la adresa: http://www.savoytheatre.org/the-savoy-londons-most-famous-hotel/). Pentru informații cu privire la „cine fantezie", vezi Lexington Herald, 16 mai 1915. Potrivit unei relatări, Kessler ar fi adus cu el, sub formă de bani gheață și titluri de valoare, suma de două milioane de dolari (cf. Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 137).

[239] The New York Times, 26 mai 1908 și 11 iunie 1909.

[240] „Titanic's 'Just Missed It Club', an Elite Group" („Grupul de elită «Numai ce l-ai ratat» al «Titanic»-ului"), în Pittsburgh Post-Gazette, 16 aprilie 2012 (la adresa: http://www.post-gazette.com/life/lifestyle/2012/04/15/Titanic-s-Just- Missed-It-Club-an-elite-group/stories/201204150209.

[241] Memoriile lui Jack Lawrence, When the Ships Came In, către care am fost îndreptat de expertul în materie de Lusitania Mike Poirier, sunt, într-adevăr, foarte fermecătoare și te ajută, într-o manieră atât de convingătoare, să-ți faci o idee cu privire la atmosfera plină de viață a New Yorkului din vremea transportului maritim de pasageri, încât un cititor nu poate să nu tânjească după acele zile, când zeci de nave se înghesuiau, una lângă alta, pe malul fluviului Hudson din Manhattan (cf. Lawrence, When the Ships Came In, p. 116; vezi și pp. 15, 16 și 117).

[242] Compania de navigație Cunard, „Reguli care trebuie respectate în timpul serviciului, în cadrul companiei", Liverpool, martie 1913, Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, 73.

[243] Hoffman și Swinburne sunt două insulițe artificiale, construite începând cu anul 1873, pentru primirea și înregistrarea imigranților sosiți la New York, care ar fi putut suferi de boli contagioase. (n. trad.)

[244] Lawrence, When the Ships Came In, pp. 119–121.

[245] Lawrence, When the Ships Came In, p. 124.

[246] Lawrence, When the Ships Came In, p. 125.

[247] Lawrence, When the Ships Came In, p. 123.

[248] Lawrence, When the Ships Came In, p. 123.

[249] Lawrence, When the Ships Came In, p. 122.

[250] „Not on Board“ („Neaflați la bord“), în secțiunea „People“ („Persoane“), de pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www.rmslusitania.info/people/not-on-board/).

[251] „Not on Board“ („Neaflați la bord“), în secțiunea „People“ („Persoane“), de pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www.rmslusitania.info/people/not-on-board/); vezi și New Zealand Herald, 26 iunie 1915.

[252] Așa-numitul LZ (Luftschiff Zeppelin)-129 Hindenburg era un dirijabil de producție germană, care a fost lansat în martie 1936 și a zburat până pe 6 mai 1937, când a fost distrus de un incendiu. Au murit 36 de oameni (pasageri și membri ai echipajului), din cei 97 aflați la bord. (n. trad.)

[253] Scrisoare a lui A.B. Cross, publicată pe 12 iunie 1915 în Malay Mail, Doc. 1730, Muzeul Imperial al Războiului.

[254] The New York Times, 1 mai 1915.

[255] Mărturie a lui Ogden Hammond, Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, 166). Pentru detalii cu privire la accidentele de tramvai, vezi The New York Times, 3 ianuarie 1915; 3 mai 1916; 3 iulie 1916.

[256] May Walker, transcriere a interviului, BBC Radio Merseyside, 1984, Muzeul Imperial al Războiului (cu permisiunea BBC Radio, Merseyside).

[257] Scrisoare a lui Charles P. Sumner către Alfred A. Booth, 26 mai 1915, D42/C1/1/66, Partea 2 din 4 (Arhivele companiei Cunard).

[258] În limba engleză, luck înseamnă „noroc". (n. trad.)

[259] Am dat peste mai multe prezentări bune ale vieții și activității Theodatei Pope. Vezi Cunningham, My Godmother; Katz, Dearest of Geniuses; Paine, Avon Old Farms School; și S. Smith, Theodate Pope Riddle.

[260] Katz, Dearest of Geniuses, p. 25.

[261] În lumea anglo-saxonă și americană, există obiceiul de a da nume caselor. (n. trad.)

[262] Citat în Cunningham, My Godmother, pp. 53–54, și Katz, Dearest of Geniuses, p. 54.

[263] Sau „placa vorbitoare", era o placă de lemn, pe care erau inscripționate literele alfabetului, cifrele de la 0 la 9 și câteva cuvinte, prin care se presupunea că spiritele morților comunicau cu cei vii. (n. trad.)

[264] Citat în S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 1, p. 3 (numerotare separată a paginilor pentru fiecare capitol).

[265] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 2, p. 4.

[266] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 4, p. 2; scrisoarea integrală, în Apendice B.

[267] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 5, p. 1.

[268] Frumosul casei și Revista de casă a doamnelor. (n. trad.)

[269] Katz, Dearest of Geniuses, p. 1.

[270] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 6, p. 7.

[271] Katz, Dearest of Geniuses, p. 75.

[272] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, pp. 65–66.

[273] Lauriat, Reclamație.

[274] Scrisoare a lui Dwight Harris către „Bunica și Bunicul", 1 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[275] Lawrence, When the Ships Came In, p. 129.

[276] Lawrence, When the Ships Came In, p. 130.

CAMERA 40: VICLENIA „CLIPITORULUI“

La Londra, căpitanul Hall văzuse că noua lui schemă „de a înșela și de a induce în eroare inamicul“ începea să aibă efect.

Era un exemplu admirabil al tipului de strategie la care excela. Scopul lui era să-i convingă pe comandanții militari germani că o invazie britanică a statului Schleswig-Holstein, de la Marea Nordului, era iminentă și, astfel, să-i determine pe germani să mute forțele de pe câmpul principal de luptă din Franța. Aliindu-se cu un ofițer din serviciul intern de contrainformații al Marii Britanii, MI-5, Hall le furnizase canalelor de spionaj germane informații detaliate, dar false, inclusiv o știre că peste 100 de nave de război și de transport erau comasate în porturi pe coastele de vest și de sud ale Marii Britanii, și nu în porturile de pe coasta de est, cele care erau, de obicei, folosite pentru a reaproviziona forțele continentale ale Marii Britanii. Ca un punct culminant, Hall convinsese Amiralitatea să ordone întreruperea întregului trafic naval între Anglia și Olanda, începând cu data de 21 aprilie – adică tipul de ordin care ar fi putut preceda lansarea unei invazii.

Liderii militari germani fuseseră sceptici la început, dar acest nou anunț se dovedise convingător. Camera 40 interceptase mesajele radio trimise pe 24 aprilie de la o stație germană din portul Antwerp/Anvers. „Agent neverificat raportează din Anglia: Transport mare de trupe de pe coasta de sud și de vest a Angliei pe Continent. Numere mari de trupe la Liverpool, Grimsby, Hull.“[277]

Apoi veniseră ordinele către Schwieger și comandanții celorlalte cinci submarine, cu instrucțiuni să plece și să distrugă orice semăna cu un transport de trupe.

Camera 40 urmărise îndeaproape submarinul U-20. Utilizarea frecventă a transmisiei radio de către acesta furnizase detalii abundente despre direcția

și viteza lui. La ora 14, în ziua de vineri, 30 aprilie, submarinul își raportase localizarea. Două ore mai târziu, făcuse acest lucru încă o dată, și raportase apoi din oră în oră, până la miezul nopții, și din două în două ore de atunci, până la ora 8 în dimineața următoare, de sâmbătă, 1 mai.

Descoperirea noului demers militar al submarinelor venise pe fundalul unei amenințări în creștere.

Amiralitatea primise zeci de mesaje prin care erau raportate reperări ale unor submarine, majoritatea false, dar tot neliniștitoare. Un polițist irlandez pretinsese că reperase trei submarine care navigau împreună în amonte pe râul Shanon, un scenariu puțin probabil. În largul coastei de est a Angliei, un vas cu aburi ridicase o torpilă neexplodată, care plutea pe mare, având marcaje care o identificau ca aparținând submarinului U-22, fratele submarinului lui Schwieger. În largul extremității sud-estice a Italiei, un tânăr comandant austriac de submarin, pe nume Georg von Trapp, care avea să dobândească mai târziu o faimă eternă, după ce personajul său a fost interpretat de Christopher Plummer în filmul Sunetul muzicii, lansase două torpile într-un mare crucișător francez, Leon Gambetta. Vasul se scufundase în nouă minute, omorând 684 de marinari. „Deci așa arată războiul!“[278], scria von Trapp într-o expunere de mai târziu. El îi spusese ofițerului-șef: „Suntem ca niște tâlhari la drumul mare, ne furișăm într-un mod atât de laș pe lângă o navă care nu bănuiește nimic“. Lupta în tranșee sau la bordul unui torpilor ar fi fost preferabilă, spunea el: „Acolo auzi împușcături, auzi cum cad, rând pe rând, camarazii tăi, auzi răniții gemând – te umpli de furie și poți să împușți oameni ca să te aperi sau de frică; la un asalt, poți chiar să țipi! Dar noi! E lipsit, pur și simplu, de orice sentiment să îneci o masă de oameni într-un atac prin surprindere, fără să fii văzut!“

Sâmbătă, 1 mai, menționând noua ieșire a lui U-20 și a celorlalte submarine, Amiralitatea a amânat plecările a două nave de război, care erau programate să desfășoare exerciții de tiruri de artilerie în larg.

La un moment dat în acea zi, prin căpitanul Hall, Amiralitatea a aflat de anunțul ambasadei germane, publicat la New York în aceeași dimineață, care părea să-i avertizeze pe pasageri să nu călătorească pe Lusitania.[279] La sfârșitul zilei, știrea îi era cunoscută fiecărui britanic sau american care citise întâmplător un ziar. Data plecării navei și sosirea ei la Liverpool, planificată după o săptămână, erau de-acum în prim-planul conștiinței publice.

Dar Camera 40 și acei oficiali implicați în „Mister“ știau mult mai mult: că stația radio germană de la Norddeich transmitea programul Lusitaniei și că cele șase submarine de curând ieșite în larg erau acum în drum către ea. Camera 40 știa și că unul dintre acele submarine era U-20, un ucigaș prolific de nave și de oameni, și că se îndrepta către o zonă de patrulare în ape prin care treceau toate cargourile și navele de linie ale companiei Cunard cu destinația Liverpool, ape care urmau să fie traversate în curând și de Lusitania.

Chiar dacă această acumulare de informații – un nou grup de submarine, un mare vas de linie pe drum, în ciuda unei avertizări publice – ar fi putut părea de natură să provoace nopți nedormite în rândurile oamenilor de frunte ai Amiralității, nici noua intensificare a activității submarinelor, nici sosirea iminentă a submarinului U-20 nu i-au fost comunicate căpitanului Turner. Nici nu s-a făcut vreun efort de escortare a Lusitaniei sau de deviere a direcției sale, așa cum procedase Amiralitatea în cazul aceleiași nave în luna martie din anul precedent și în cazul Transylvaniei și al Ausoniei în ianuarie.

Ca toată lumea de la compania Cunard, căpitanul Turner habar n-avea nici măcar de existența Camerei 40.

Atenția Amiralității era îndreptată în altă parte, către o altă navă, pe care o socotea mult mai prețioasă.

[277] Registrul Telegramelor, 24 aprilie 1915, Anvers către Bruges, Centrul de Spionaj Naval din Anvers, în Arhivele Amiralității, ADM 137/4177 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[278] Von Trapp, To the Last Salute, p. 24.

[279] Bailey and Ryan, The Lusitania Disaster, pp. 73, 83.

WASHINGTON: PIERDUT

La Washington, Edith Galt ajunsese din ce în ce mai mult să ocupe gândurile și imaginația președintelui Wilson. Toată luna aprilie, fusese invitata constantă la cină la Casa Albă, deși, de dragul bunei-cuviințe, ea și Wilson cinau mereu împreună cu alții. La un moment dat, discutaseră despre o carte care-i plăcea lui Wilson în mod deosebit, intitulată Prin jurul casei mele. Note despre viața rurală din Franța pe timp de pace și de război[280], de Philip Gilbert Hamerton. Wilson comandase un exemplar pentru ea de la un librar, dar ceruse, între timp, să-i fie trimis un exemplar de la Biblioteca Congresului. „Sper că-ți va oferi o mică plăcere", scrisese el miercuri, 28 aprilie. „Nu-mi doresc nimic mai mult decât să-ți ofer bună-dispoziție – tu mi-ai oferit atât de multă bună-dispoziție!"[281]

Adăugase: „Dacă în seara asta plouă, ți-ar plăcea să vii aici [și] să citim puțin – și, dacă nu plouă, ești pregătită pentru o altă călătorie?" Spunând „călătorie", se referea la una dintre plimbările cu mașina, pe care-i plăcea foarte mult să le facă în automobilul Pierce-Arrow al Casei Albe.

Ea refuzase invitația delicat, căci îi promisese mamei sale să-și petreacă seara cu ea, dar îi mulțumise președintelui pentru biletul său personal și-i spusese cât de mult ajutase la „umplerea cupei mele de fericire"[282]. Scrisul ei de mână contrasta puternic cu cel al lui Wilson. Dacă scrisul lui era înclinat spre dreapta și înainta în grupuri-grupuri perfect orizontale pe pagină, al ei era înclinat spre stânga și se ondula și se strângea, într-un amestec de litere de tipar și de mână, cu bucle haotice ici și colo, ca și cum și-ar fi scris toate scrisorile într-o trăsură care se hurduca pe caldarâm. Îi mulțumise pentru modul în care-și încheiase biletul – „Al tău sincer și recunoscător prieten, Woodrow Wilson". Încheierea fusese întâmpinată cu bucurie mai ales în acea seară de miercuri, după o zi de amărăciune provocată de depresie, spre care ea părea să aibă o predispoziție.[283] „O asemenea promisiune de prietenie" – scrisese ea – „șterge umbrele care m-

au tot urmărit azi și face din 28 aprilie o zi de sărbătoare în calendarul meu.“[284]

Cartea comandată sosise la Casa Albă la scurt timp după aceea, iar vineri, 30 aprilie, Wilson o trimisese la Edith acasă, lângă Dupont Circle, cu un mesaj scurt: „Este un mare privilegiu că-mi este permis să împărtășesc o parte din gândurile și încrederea ta. Îmi readuce buna-dispoziție și mă face să mă simt ca și cum viața mea privată ar fi revigorată. Dar, mai bine de atât, mă face să sper că-ți pot fi de vreun folos, pentru a lumina zilele cu simpatie sinceră și totală înțelegere. Aceea va fi cu adevărat o fericire.“[285] Îi trimisese, de asemenea, flori.

Încercând să-i însenineze ei zilele, și le însenina pe ale lui. Prin Edith, în mijlocul haosului din lume, el găsise un scop căruia putea să i se consacre, care-l făcea să uite, fie și temporar, teama privitoare la războiul care se extindea și la soarta lumii în ansamblul ei. Pentru el, era „un rai – refugiu – sanctuar“[286]. Mai mult decât atât, prezența ei îl ajuta să-și limpezească propriile gânduri despre încercările prin care trecea națiunea. În plimbările lor cu automobilul Pierce-Arrow al Casei Albe, el îi ei vorbea despre război și grijile lui, așa cum probabil că i-ar fi vorbit răposatei sale soții, Ellen, acest lucru ajutându-l să-și pună ordine în gânduri. „De la început“ – scria Edith –, „el a știut că se poate baza pe chibzuința mea și că nimic din ce-mi spunea nu se ducea mai departe.“[287]

Între timp, Edith Galt începuse să-și privească viața dintr-o nouă perspectivă. Interesul lui Wilson și frumusețea și farmecul lumii în care el o adusese făcuseră ca zilele ei să pară mai goale și mai puțin admirabile. Cu toate că educația îi fusese una haotică, ea tânjea după o viață la un nivel mai înalt, după discuții despre artă, despre cărți și despre mișcările tectonice ale evenimentelor mondiale. Un prieten de-al ei, Nathaniel Wilson, fără legătură de rudenie cu președintele, îi spusese odată că simțea că ea ar fi putut, într-o bună zi, să influențeze marile evenimente – „poate bucuriile sau necazurile unei țări“[288]. Dar trebuia să fie deschisă către acest lucru, o avertizase acesta: „Ca să te pregătești pentru acest lucru, despre care simt că va ajunge la tine, trebuie să muncești, să citești, să studiezi, să gândești!“[289]

Edith vedea călătoriile ei cu automobilul, împreună cu președintele Wilson, ca fiind „dătătoare de viață“[290]. Simțise o legătură instantanee. Făceau schimb de amintiri despre vechiul Sud, despre zilele grele care urmaseră după Războiul Civil. Ea nu întâlnise vreodată un bărbat ca Wilson – extrem de inteligent, dar și cald și preocupat de sentimentele ei.[291] Totul fusese foarte neașteptat.

Ceea ce Edith nu vedea încă era faptul că Wilson era de-acum un bărbat îndrăgostit. Așa cum observa ușierul Irwin „Ike“ Hoover de la Casa Albă, Wilson „nu era omul jumătăților de măsură în dragoste, odată ce germenele ei își găsea refugiul în el“[292].

Valetul președintelui, Arthur Brooks, formulase mai succint: „L-am pierdut“[293].

Oricât de distras era de farmecul doamnei Galt, Wilson devenea, de asemenea, tot mai îngrijorat de acea derivă a evenimentelor mondiale. Frontul de vest devenise o mașinărie de sânge și de moarte, fiecare parte avansând și apoi retrăgându-se de cealaltă parte a teritoriului nimănui, înconjurat cu sârmă ghimpată, plin de gropi de la obuze și de mormane de morți. Sâmbătă, pe 1 mai, germanii au început o serie de asalturi în secțiunea avansată a frontului de la Ypres, în cadrul a ceea ce avea să devină cunoscut drept a doua Bătălie de la Ypres – și încă o dată au folosit gazul otrăvitor.[294] Nici o parte nu câștigase teren de la „prima“ bătălie, din toamna precedentă, în ciuda pierderilor însumate de ordinul zecilor de mii. În această zi, însă, ofensiva germană a reușit să-i împingă pe britanici înapoi, până aproape de orașul Ypres. Un doctor canadian, care îngrijea răniții la un post de prim ajutor din apropiere, de la Boezinge, în Flandra de Vest, Belgia, avea să scrie mai târziu cel mai celebru poem care a luat naștere din război: „Pe-al Flandrei câmp maci înfloresc, / Plecându-și capul printre cruci…“[295] Până la sfârșitul acelei luni, britanicii au recâștigat terenul pierdut și au avansat alți 1000 de metri, cu un preț de 16 000 de

morți și răniți, sau 16 oameni pe metrul câștigat. Germanii au pierdut 5000.[296]

Un soldat din tranșeele din secțiunea avansată a frontului de la Ypres, la Messines, Belgia, scria despre frustrarea provocată de impasul din tranșee: „Ne aflăm tot în vechile noastre poziții și continuăm să-i sâcâim pe englezi și pe francezi. Vremea este mizerabilă și adeseori petrecem zile în șir în apă până la genunchi și, mai mult, sub bombardamente puternice. Așteptăm cu foarte multă nerăbdare un scurt răgaz. Să sperăm că, în scurt timp, întregul front va începe să se miște înainte. Lucrurile nu pot continua la nesfârșit așa.“[297] Autorul era un infanterist german de origine austriacă, pe nume Adolf Hitler.

În altă parte, un front complet nou era pe cale să se deschidă.[298] Sperând să pună capăt impasului din Europa, Churchill pusese la cale un bombardament naval masiv și o debarcare împotriva Turciei, în Strâmtoarea Dardanele. Ideea era să forțeze strâmtoarea și să iasă în Marea Marmara, de acolo să unească armele cu flota rusă din Marea Neagră și, printr-o demonstrație masivă de forță navală în largul Constantinopolului, să constrângă Turcia să se predea. Trebuia să urmeze o ofensivă în amonte pe Dunăre, împotriva Austro-Ungariei. Părea ușor. Planificatorii își imaginau chiar c-ar fi putut realiza deplasarea către Marea Neagră numai cu nave. Se aplica o veche zicală: omul își face planuri, și Dumnezeu râde. Rezultatul fusese un dezastru – nave pierdute, mii de oameni morți și un alt front înghețat, cel din Peninsula Gallipoli.

Între timp, în Caucaz, rușii avansaseră, câștigând teren în mod constant, în detrimentul forțelor turcești. Turcii dădeau vina, pentru pierderile lor, pe populația locală de armeni, pe care-i suspectau că-i ajutau pe ruși, astfel încât începuseră un masacru sistematic al civililor armeni.[299] Până la 1 mai[300], turcii uciseseră peste 50 000 de armeni – bărbați, femei și copii – în provincia Van, din estul Turciei. Conducătorul Bisericii Armene îi trimisese un apel de ajutor direct lui Wilson, dar acesta ezita.

America, simțindu-se în siguranță în fortăreața ei de neutralitate, privea războiul de la distanță și socotea că totul era de neînțeles. Subsecretarul de

Stat Robert Lansing, omul numărul doi în Departamentul de Stat, a încercat să transpună acest fenomen în cuvinte, într-o însemnare personală: „Este dificil, dacă nu imposibil, pentru noi, cei de aici, din Statele Unite, să apreciem în toată deplinătatea sa marele război european“[301], scria el. „Am ajuns să citim aproape cu indiferență despre vaste operațiuni militare, despre linii de front întinse pe sute de kilometri, despre miile de bărbați care mor, despre milioanele de oameni care suferă tot felul de lipsuri, despre pierderile și distrugerile generalizate.“ Națiunea devenise nepăsătoare față de toate acestea: „Masacrarea a 1 000 de bărbați între acele tranșee din nordul Franței sau a unei alte mii pe un crucișător scufundat au devenit lucruri obișnuite. Noi citim titlurile din ziare și nu mai vorbim despre asta. Detaliile și-au pierdut interesul.“

Ramificațiile conflictului, însă, păreau să se întindă tot mai insistent către țărmurile Americii. Pe 30 aprilie, la cinci săptămâni după scufundarea Falabei și dispariția pasagerului american Leon Thrasher, la Washington, sosiseră primele detalii despre un alt atac, în care un avion german bombardase un vas comercial american, Cushing, care tocmai traversa Marea Nordului. Trei bombe căzuseră, dar numai una îl nimerise. Nimeni nu fusese rănit, iar pagubele fuseseră minore. Chiar cu o zi înainte, într-o altă însemnare personală, Lansing scrisese: „Un stat neutru în timpul unui război internațional trebuie să arate întotdeauna stăpânire de sine, dar niciodată, de-a lungul istoriei, nu au fost atât de greu puse la încercare, ca astăzi, răbdarea și stăpânirea de sine a statelor neutre“[302].

El vedea semnificația gravă a atacului asupra navei Cushing: „Politica navală germană este una de distrugere nesăbuită și fără criterii de selecție a vaselor, indiferent de naționalitate“[303], i-a scris el Secretarului de Stat Bryan chiar sâmbătă, pe 1 mai. Dar Wilson și Bryan, deși tulburați de incident, hotărâseră să-l trateze cu mai multă circumspecție, așa cum se arăta într-un reportaj realizat de ziarul The New York Times: „Cercurile oficiale nu au considerat că s-ar ridica vreo chestiune serioasă, deoarece a fost acceptată ideea că bombele nu au fost aruncate în mod deliberat, ci cu impresia că era atacat un vas inamic“[304]. Aceasta era o estimare generoasă: în acel moment, nava Cushing arbora un steag american, iar proprietarii săi pictaseră denumirea navei cu litere de doi metri pe cocă.

O altă știre, de o natură mai tulburătoare, nu ajunsese încă la ziarul Times, nici la Casa Albă. În acea sâmbătă – ziua plecării Lusitaniei –, un submarin german a torpilat un vas petrolier american, Gulflight, lângă insulele Scilly, din largul coastelor din Cornwall ale Angliei, omorând doi bărbați și provocând moartea căpitanului, care făcuse atac de cord. Nava, care abia rămăsese pe linia de plutire, era tractată către insula St. Mary's, cea mai mare din arhipelagul Scilly, la 45 de mile marine vest de Cornwall.[305]

La Washington, zorii nu au adus decât o sâmbătă încântătoare de primăvară, cu temperaturi menite să crească până spre 21 de grade Celsius și să-i trimită pe bărbați la negustorii de articole de galanterie bărbătească, pentru a-și cumpăra primele pălării de pai ale sezonului.[306] Se aștepta ca pălăriile să fie mai joase în acest an, borurile mai largi; se aștepta, desigur, ca domnii să poarte mănuși de vară din mătase, care să le păstreze mâinile – așa cum zicea o reclamă – „proaspete și curate"[307]. Ziua promitea să fie una în care președintele Wilson putea să-și împlinească visul – speranța – de iubire și să pună capăt însingurării.

---

[280] Round My House: Notes of Rural Life in France in Peace and War (1876). Autorul, britanicul Philip Gilbert Hamerton (1834–1894), a fost critic de artă și a locuit o vreme în Franța. (n. trad.)

[281] Scrisoare a lui Wilson către Edith Galt, 28 aprilie 1915 (Arhivele Wilson)

[282] Scrisoare a Edithei Galt către Wilson, 28 aprilie 1915 (Arhivele Wilson).

[283] Levin, Edith and Woodrow, p. 58.

[284] Scrisoare a Edithei Galt către Wilson, 28 aprilie 1915 (Arhivele Wilson).

[285] Scrisoare a lui Wilson către Edith Galt, 30 aprilie 1915 (Arhivele Wilson).

[286] Levin, Edith and Woodrow, p. 55.

[287] E.B. Wilson, My Memoir, p. 58.

[288] Levin, Edith and Woodrow, p. 57.

[289] Levin, Edith and Woodrow, p. 57; pentru variație, vezi și E.B. Wilson, My Memoir, p. 55.

[290] Scrisoare a Edithei Galt către Wilson, 28 aprilie 1915 (Arhivele Wilson).

[291] Schachtman, Edith and Woodrow, p. 78.

[292] Levin, Edith and Woodrow, p. 74.

[293] Starling, Starling of the White House, p. 44.

[294] Gilbert, First World War, p. 154.

[295] Citat în Gilbert, First World War, p. 156.

[296] Gilbert, First World War, p. 164.

[297] Gilbert, First World War, p. 126.

[298] Gilbert, First World War, pp. 121, 135–136; Keegan, The First World War, pp. 238, 239.

[299] Gilbert, First World War, pp. 142–143.

[300] Masacrele turcești împotriva populației de armeni, deși nu erau nici pe departe primele de pe cuprinsul Imperiului Otoman de atunci, începuseră pe scară largă și sistematică la 24 aprilie 1915, deci cu numai o săptămână înaintea zilei în care Lusitania pornea în ultimul ei voiaj transatlantic. (n. trad.)

[301] Lansing, Memorandumuri private, 15 aprilie 1915 (arhiva personală Lansing).

[302] Lansing, Memorandumuri private, 29 aprilie 1915 (arhiva personală Lansing).

[303] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 366.

[304] The New York Times, 2 mai 1915.

[305] Registrul Mesaje primite, în Arhivele Amiralității, ADM 137/4101 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[306] Washington Herald, 1 și 2 mai 1915.

[307] The New York Times, 7 mai 1915.

LUSITANIA: LA DRUM

Vaporul era programat să plece la ora 10 dimineața, dar a avut loc o întârziere. Pe timp de război, Amiralitatea Marii Britanii avea puterea de a rechiziționa pentru utilizare militară orice navă sub pavilion britanic. În ultimul moment, Amiralitatea rechiziționase o navă de pasageri acostată la New York, denumită Cameronia, care deservea porturile orașelor Liverpool și Glasgow. Căpitanul Cameroniei primise ordinele tocmai când nava se pregătea să plece. Acum, în jur de 40 de pasageri și lucrurile lor, plus un echipaj alcătuit din cinci femei, urmau să fie transferați pe Lusitania. Ce părere aveau toți acești pasageri despre faptul cu pricina, dată fiind știrea de dimineață despre avertismentul german, nu se poate ști, deși cel puțin o relatare afirmă că erau mulțumiți, căci Lusitania reprezenta culmea luxului maritim și avea să-i ducă la Liverpool, credeau ei, mult mai rapid decât Cameronia, o navă mai mică și mai lentă.

La bordul Lusitaniei, un pasager, Richard Preston Prichard, a profitat de această întârziere și și-a despachetat unul dintre cele două aparate de fotografiat și l-a scos pe punte, ca să poată fotografia orașul și portul. Aparatul era un Kodak nr. 1, care se strângea într-o formă îndeajuns de compactă, încât să încapă într-un buzunar de haină.

Prichard avea 29 de ani și era înalt de 1,75 metri. Mama și fratele lui îi spuneau Preston, probabil ca să evite nefericita rimă inerentă la pronunțarea numelui Richard – Prichard. De la ei a rămas această descriere a lui: „Păr castaniu-închis, cu o frunte înaltă, ochi albaștri și trăsături ascuțite. Gropiță foarte adâncă în bărbie.“[308] Sublinierea le aparținea și, într-adevăr, despicătura din bărbia lui Prichard era un semn evident. Pe un alt bărbat l-ar fi putut sluți, dar, la el, era doar o trăsătură pe o față indiscutabil plăcută, altminteri înfrumusețată de buze pline, sprâncene negre, piele albă și un păr bogat, închis la culoare, pieptănat peste cap, într-un onduleu deasupra frunții, toate acestea subliniate de acei ochi albaștri, foarte impresionanți la un bărbat cu păr și sprâncene negre: „O față foarte interesantă“ – spunea un

pasager –, „cu trăsături pronunțate, pe care oricine le-ar fi văzut o dată cu greu le-ar fi uitat“[309].

Prichard era student la medicină în Canada, la Universitatea McGill din Montréal, unde se înscrisese după ce-și încercase priceperea la diverse îndeletniciri, printre care acelea de cherestegiu și de fermier. Se mutase în Canada după moartea tatălui său, ca să câștige bani pe care să îi trimită mamei lui în Anglia. Călătorea la clasa a doua, în cabina interioară D-90, față în față cu frizeria Lusitaniei, și împărțea camera cu alți trei bărbați, toți necunoscuți. El avea un pat suprapus și ducea cu el trei „geamantane“, sau valize. Purta frecvent un ac de cravată cu un inel din aur încrustat cu mici „capete de rocă vulcanică“ roșii și albe, fețe decorative sculptate, din tipul de rocă vulcanică folosită adesea pentru medalioane și broșe. Își împachetase două costume pentru călătoria transatlantică, unul bleumarin, celălalt un costum de stradă, verde.

Pe punte, a întâlnit un alt tânăr, Thomas Sumner, din Atherton, Anglia, care avea, și el, un aparat de fotografiat. (Sumner nu avea nici o legătură de rudenie cu directorul de la New York al companiei Cunard, Charles Sumner.) Amândoi sperau să fotografieze portul. Ziua era răcoroasă și cenușie – „destul de mohorâtă“[310], potrivit spuselor lui Sumner –, și acest lucru i-a făcut pe cei doi să se întrebe ce expunere să folosească. Au început să vorbească despre fotografie.

Sumner l-a plăcut de îndată pe Prichard. L-a văzut ca fiind „un băiat așa cum sunt eu“. Amândoi călătoreau neînsoțiți și erau sortiți să se întâlnească des în timpul călătoriei. Lui Sumner i-a plăcut capacitatea lui Prichard de a se bucura din plin de viață, dar fără să-i deranjeze pe alții. „Părea foarte plăcut și se simțea bine într-un mod foarte liniștit“ – scria Sumner –, „înțelegi ce vreau să spun, [el] nu umbla de colo-colo zgomotos, așa cum fac mulți indivizi când se distrează.“ Un alt pasager de la clasa a doua, Henry Needham, spunea despre Prichard: „Era un mare favorit la bord, el aranja partidele de whist și părea să facă mai toată munca“[311]. O partidă progresivă de whist era un eveniment social, în timpul căreia pasagerii se grupau în perechi și jucau partide consecutive de whist, până când o echipă câștiga.

Acum, Prichard se întorcea în Anglia pentru o vizită și, potrivit unuia dintre colegii lui de cabină, Arthur Gadsden, era foarte entuziasmat că făcea lucrul acesta – „numărând orele“[312] până la sosire, spunea Gadsden.

Transferul pasagerilor de pe Cameronia a durat două ore. Deși ulterior această întârziere avea să se dovedească semnificativă într-o măsură mult mai mare, decât ar putea sugera durata ei, deocamdată ea era, pur și simplu, foarte supărătoare. Căpitanul Turner se mândrea cu abilitatea lui de a coordona cu dexteritate sosirile și plecările Lusitaniei, ceea ce însemna să plece întocmai conform programului.

Turner nu era deloc preocupat de avertismentul german. Cu puțin timp înainte de plecare, el stătea pe puntea de promenadă a navei, discutând cu Alfred Vanderbilt și Charles Frohman, când unul dintre gazetarii care se ocupau de domeniul navigației – nu Jack Lawrence, după toate aparențele – s-a apropiat și l-a întrebat pe Vanderbilt dacă era de părere că avea să fie la fel de norocos și de astă-dată, cum fusese când luase hotărârea de a nu călători cu Titanicul. Vanderbilt a zâmbit, dar nu a spus nimic.

Turner și-a pus mâna pe umărul lui Vanderbilt și i-a spus reporterului: „Crezi că toți oamenii ăștia și-ar rezerva locuri la bordul Lusitaniei, dac-ar crede că nava lor ar putea fi prinsă de un submarin german? Zău, e cea mai bună glumă pe care am auzit-o de mult timp, discuția asta despre torpilarea Lusitaniei.“[313]

Vanderbilt și Turner au râs amândoi.

A mai avut loc o întârziere, dar, pentru aceasta, căpitanul Turner a fost, cel puțin parțial, responsabil. Nepoata lui, actrița Mercedes Desmore, venise la bord pentru un tur rapid și aproape că rămăsese și ea pe navă, când echipajul, după ce îmbarcase toți pasagerii suplimentari de pe Cameronia, retrăsese pasarela. Turner a ordonat supărat să fie pusă la loc, pentru ca nepoata lui să poată coborî. Procesul a amânat și mai mult plecarea navei.

Un pasager, designerul scenograf Oliver Bernard, a luat notă: „Căpitanul Turner“ – a scris el mai târziu – „și-a neglijat datoria la cheiul din New York, într-un moment în care vasul ar fi trebuit să pornească – având o rudă la bord.“[314] Când a făcut această acuzație, Bernard ajunsese la înțelegerea unui fapt pe care puțini pasageri păreau să-l priceapă, anume că, în acea călătorie, în mod deosebit, dată fiind convergența unor forțe disparate, îndeplinirea acțiunilor la timp era totul. Chiar și cea mai mică întârziere putea schimba istoria.

Bărbații care mânuiau aparatul de filmat în fața terminalului companiei Cunard l-au poziționat pentru a obține o perspectivă mai înaltă, aparent acoperișul construcției, până când aparatul s-a aflat cam pe la înălțimea punții de comandă a navei, cu obiectivul îndreptat în jos, pentru a filma scene pe punțile de mai jos. În film, pasagerii se îngrămădesc la tribord, mulți fluturând batiste albe de mărimea șervetelor din pânză. Un bărbat flutură un steag american, în timp ce o femeie din apropiere își sprijină copilul de o balustradă de pe punte.

Câteva clipe mai târziu, un marinar tânăr urcă o scară până pe dunetă, o platformă înaltă, îngustă care traversează puntea de lângă pupa navei. El ridică un steag alb pe o bară la babord, apoi aleargă în cealaltă parte, ca să ridice un steag întocmai ca primul la tribord, un semnal vizual care indică iminența plecării. La scurt timp după aceea, puțin după prânz, Lusitania începe să dea ușor înapoi. Aparatul rămâne nemișcat, dar mișcarea lentă, lină a navei produce iluzia că aparatul este cel care se mișcă, ajungând să cuprindă întreaga lungime a navei.

Un membru al echipajului, care stă deasupra unei bărci de salvare, muncește la funiile ei. Un însoțitor de bord de la clasa întâi iese elegant pe o ușă și se duce direct către un pasager, ca și cum i-ar transmite un mesaj. În vârful unei scări, uitându-se direct la cameră, stă un bărbat pe care producătorii filmului îl recunosc imediat: Elbert Hubbard, cu pălăria lui Stetson, deși abia i se vede cravata sub paltonul încheiat în față.

Apoi apare puntea de comandă, la nivelul camerei de filmat, și iată-l și pe Turner, în cadrul 289. Stă la extremitatea pasarelei de la tribord. În timp ce nava trece ușor prin fața camerei, căpitanul, zâmbind, se întoarce către obiectiv și-și scoate pălăria, fluturând-o scurt o dată, apoi se sprijină confortabil de balustradă.

După ce nava a dat cu spatele și a intrat pe fluviul Hudson, două remorchere-împingătoare îi împing prora cu grijă către sud, în aval, iar vasul începe să se miște cu propria-i forță. Când Lusitania iese, în cele din urmă, din cadru, în depărtare încep să se vadă cheiurile portului Hoboken, încețoșate de foarte mult fum și pâclă.

Filmul se termină.

În timp ce înainta pe fluviu în aval, Turner a păstrat viteza mică, deoarece cargouri, gabare, remorchere și feriboturi de toate dimensiunile își ajustau propriile direcții de deplasare, ca să-i facă loc.[315] Fluviul Hudson era foarte aglomerat acolo. O hartă marină din 1909 înfățișează țărmul Manhattanului cu cheiurile atât de aglomerate, încât arătau asemenea clapelor unui pian. Apa fluviului era, de asemenea, surprinzător de scăzută, de o adâncime abia suficientă pentru pescajul Lusitaniei, de aproape 11 metri. Echipajul lui Turner echilibrase vasul atât de bine, încât pescajul era, la momentul plecării, potrivit marcajelor de pe coca, doar cu zece centimetri mai mare la prora decât la pupa.

Șiruri de cheiuri și de terminale erau aliniate pe ambele maluri ale fluviului; pe țărmul din New Jersey – pe partea dreaptă, în direcția de mers a navei în aval –, se întindeau vastele platforme de căi ferate ale diverselor companii de transporturi feroviare, printre care Erie, Pennsylvania și New Jersey Central. Pe partea stângă, era un șir de cheiuri care purtau, în ordinea coborârii pe Hudson, nume ce sugerau importanța călătoriilor navale:

Compania South Pacific Co.

Compania de Navigație Colonial

Compania de Navigație Albany

Compania de Navigație Clyde

Compania de Navigație Savannah

Compania Populară de Navigație

Compania de Navigație Old Dominion

Compania de Navigație Ben Franklin

Compania de Navigație Fall River

Compania de Navigație Providence

Tot aici erau numeroasele feriboturi care transportau bunuri și oameni între New Jersey și New Yorkul propriu-zis, cu terminale pe străzile Desbrosses, Chambers, Barclay, Cortland și Liberty. Feribotul către Statuia Libertății circula de la extremitatea sudică a Manhattanului.

Pe măsură ce Lusitania își croia drum prin port, semnele războiului deveneau evidente. Nava a trecut pe lângă una dintre navele-corsar ale Germaniei, giganticul Vaterland, legat la un chei din Hoboken. Având un tonaj brut cu peste 60% mai mare decât al Lusitaniei, Vaterland deținuse cândva premiul Blue Riband, însă, în prima zi a războiului, nava se ascunsese pentru siguranță în portul New York, pentru a evita să fie prinsă și folosită de flota britanică, o posibilitate foarte reală, așa cum aveau să descopere în curând pasagerii de pe Lusitania. Vaterland și echipajul ei fuseseră efectiv prizonieri, de atunci, în New York. Cel puțin alte 17 vase de linie germane erau sechestrate, în același mod.

Mai jos de Battery, unde fluviile Hudson și East se întâlneau, formând Golful New York, apa devenea mai adâncă și mai largă. Aici, Turner a

întâlnit repere familiare. La dreapta, insula Ellis[316] și următorul, desigur, Statuia Libertății de pe insula Bedloe; la stânga ei, Insula Guvernatorilor[317], pe care se află închisoarea-fortăreață circulară, zisă Castelul Williams, urmată de zona Red Hook din Brooklyn și de digul lacului de acumulare Erie. În depărtare, se întindeau platformele Black Tom, un vast depozit de muniții, care a fost distrus înainte de sfârșitul războiului, în timpul unui aparent act de sabotaj. Mereu atent la trafic, Turner a menținut o viteză mică, mai ales prin strâmtoarea The Narrows („Îngustimile"), care era mereu supraîncărcată cu vase oceanice de linie și cargouri și era periculoasă pe timp de ceață. Sunetele clopotelor se pierdeau în ceață, în timp ce siajele cu traiectorii aleatorii loveau ușor geamandurile, amintind de clopotele bisericilor, duminica dimineața.

Între timp, comisarul de bord și însoțitorii de bord ai Lusitaniei își efectuau inspecția obișnuită, pentru a detecta pasagerii clandestini. Fiind o perioadă de război, făceau acest lucru cu și mai multă grijă și, în scurt timp, aveau deja trei bărbați reținuți. Cei trei păreau să vorbească numai germana; unul avea un aparat de fotografiat.[318]

Descoperirea i-a fost comunicată secundului Anderson. Acesta, la rândul său, i-a cerut ajutorul lui Pierpoint, detectivul din Liverpool, și l-a chemat și pe translatorul navei. N-au aflat mai nimic, în afară de faptul că cei trei bărbați erau, într-adevăr, germani. Ce intenționau să facă pasagerii clandestini era neclar, însă speculații ulterioare au susținut că sperau să găsească și să fotografieze dovezi ale faptului că nava era înarmată sau transporta muniție de contrabandă.

Au fost închiși sub punți, într-o celulă provizorie, până la sosirea la Liverpool, când urmau să fie predați autorităților britanice. Vestea despre arestări le-a fost ascunsă pasagerilor.

Alta Piper, fiica faimoasei spiritiste, n-a mai ajuns la bord; nici nu și-a luat banii înapoi pe bilet.[319] Neputând să ignore vocile din timpul nopții, dar, după toate aparențele, neputând nici să meargă înainte și, pur și simplu, să-

și anuleze călătoria, alesese calea urmată de oamenii indecișI, de-a lungul istoriei, și-și petrecuse dimineața din ziua plecării împachetându-și, apoi reîmpachetându-și bagajele, iar și iar, lăsând timpul să treacă, până când, în cele din urmă, auzise în depărtare semnalul care indica plecarea vasului.

---

[308] Anunț: „Lusitania Disaster. Information Wanted“ („Dezastrul Lusitaniei. Se caută informații“ – arhiva personală Prichard).

[309] Scrisoare a Theodatei Pope către doamna Prichard, 4 februarie 1916 (arhiva personală Prichard).

[310] Scrisoare a lui Thomas Sumner către doamna Prichard, 28 octombrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[311] Scrisoare a lui Henry Needham către doamna Prichard, 20 mai 1915 (arhiva personală Prichard).

[312] Scrisoare a lui Arthur Gaddsen către doamna Prichard, 4 iulie 1915 (arhiva personală Prichard).

[313] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 21; vezi și The New York Times, 6 mai 1915.

[314] Scrisoare a lui Oliver Bernard către doamna Prichard, 15 august 1915 (arhiva personală Prichard).

[315] Am cules aceste detalii despre portul New York dintr-o varietate de surse, care se află la principala filială a Bibliotecii Publice din New York. Acestea includ Harta New Yorkului și Portul, A.R. Ohman Map Co., 1910; Harta Marină de Navigație, Golful New York și Portul, 1910; Harta Adâncurilor, Golful New York și Portul, Coasta Statelor Unite și Expertiza Geodezică, mai 1914; Harta Manhattan, G.W. Bromley & Co., 1916, Planșa 38; Harta, New York City, 1910, Secțiunea 2, Planșa 10, 1911. Interesant este că ultima hartă menționează într-un loc: „Ferma sir Peter Warren“,

puțin mai sus de Strada 14 din Manhattan, cândva o suprafață vastă de teren gol dobândită în secolul al XVIII-lea de către Warren, un căpitan de navă maritimă britanic. Să-mi fie îngăduit să fac o observație fără legătură cu subiectul: astăzi nu se află nici o fermă în adresa respectivă.

[316] Insulă situată în golful New York, locul de primă debarcare pentru milioane de imigranți care erau luați în evidență aici, din 1892 până în 1954. (n. trad.)

[317] Cu scopul de a-i umple mintea cititorului cu și mai multe cunoștințe inutile, aș vrea să menționez aici că Frații Smothers – duetul comic din anii 1960, format din cei doi frați, Tom și Dick – s-au născut pe Insula Guvernatorilor [numită astfel din 1784, insula constituind reședința exclusivă a guvernatorilor regali ai New Yorkului, în perioada colonială britanică (n. trad.)].

[318] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 136. Există puține informații despre acești domni misterioși. Nu am reușit să găsesc nici o sursă care să-i identifice după nume. De asemenea, e neclar unde anume, la bordul navei, au fost ținuți, în condițiile în care Lusitania nu avea în mod oficial o închisoare la bord, însă toate relatările concordă asupra faptului că au fost ținuți în spatele unor uși încuiate.

[319] Vezi „Not on Board“ („Neaflați la bord“), în secțiunea „People“ („Persoane“), de pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www.rmslusitania.info/people/not-on-board/).

U-20: CĂTRE INSULA FAIR

Sâmbătă, în zori, cei de la bordul submarinului U-20 aveau la masă cafea, pâine, marmeladă, cacao. Ventilatoarele submarinului scoteau un huruit monoton.[320] Schwieger, din vârful castelului, observa că marea era calmă: „Pe alocuri, ploaie și ceață“[321]. Un vas cu aburi a apărut drept în față, dar într-atât era de estompat în pâclă și semiîntuneric, încât a preferat să nu-l atace. Membrii echipajului fumau cu rândul pe punte, o distracție interzisă în interiorul submarinului.

Ceața s-a îndesit – în asemenea măsură, încât, la ora 7:15, Schwieger a ordonat o imersiune la adâncimea obișnuită de croazieră a submarinului U-20, adică 22 de metri. Adâncimea era îndeajuns de mare pentru a asigura trecerea submarinului U-20 pe sub vase chiar cu cel mai adânc pescaj. Aceasta era o practică prudentă, căci submarinele, în ciuda reputației lor teribile, erau vase fragile, complexe și primitive în același timp.

Oamenii serveau drept balast.[322] Pentru a-și echilibra sau „ajusta“ rapid submarinul, sau pentru a accelera o imersiune, Schwieger le ordona membrilor echipajului să alerge la prora sau la pupa. Haosul putea părea caraghios la început, ca o scenă dintr-unul dintre noile filme cu polițiștii de la Keystone[323], cu excepția faptului că aceste manevre erau executate, în mod obișnuit, în momentele de pericol grav. Submarinele erau atât de sensibile la modificări de greutate, încât simpla lansare a unei torpile necesita ca marinarii să-și schimbe pozițiile, pentru a compensa pierderea bruscă de greutate.

Submarinele erau predispuse la accidente. Erau ticsite cu sisteme mecanice complicate pentru cârmire, imersiune, ascensiune și reglare de presiune. Printre toate acestea, erau înghesuite grenade, obuze de artilerie și torpile. De-a lungul fundului cocii, se afla rețeaua de acumulatori a submarinului, plini cu acid sulfuric, care, la contactul cu apa de mare, producea un gaz de

clor letal. În acest mediu, erori, chiar și cele simple, puteau duce – și chiar duceau – la o catastrofă.

Un submarin, U-3, se scufundase chiar în timpul voiajului său de debut.[324] Aflat la numai vreo două mile marine de doc, căpitanul ordonase o imersiune de probă. Totul păruse în regulă, până când puntea submarinului ajunsese sub nivelul mării și apa începuse să se reverse înăuntrul submarinului, printr-o conductă utilizată pentru ventilație.

Vasul se scufunda cu pupa înainte. Căpitanul le ordonase tuturor membrilor echipajului, 29 de marinari, să se ducă la prora; el și alți doi rămăseseră în castel. În timp ce membrii echipajului se înghesuiau în față, apa umplea submarinul în spatele lor, făcând ca presiunea aerului să crească până la niveluri dureroase. Toate acestea se petreceau în beznă.

Acumulatorii începuseră să degaje gaz de clor, care se ridica într-o pâclă verzuie. O parte din gaz intrase în compartimentul de la prora, dar sistemul de purificare a aerului de pe submarin îl împiedica să ajungă la concentrații mortale. Rezerva de aer scădea.

La mal, oficialitățile navale nu aflaseră de situația de criză timp de două ore și apoi trimiseseră două macarale plutitoare și o navă de salvare, Vulcan. Salvatorii concepuseră planul de a ridica prora la suprafață, pentru ca oamenii dinăuntru să poată ieși prin cele două țevi de torpile din față.

Unsprezece ore le luaseră scafandrilor să prindă cablurile necesare în jurul prorei. Macaralele începuseră să ridice submarinul. Prora deja se vedea.

Apoi, cablurile se rupseseră.

Submarinul căzuse înapoi în mare. Scafandrii încercaseră din nou. A doua încercare durase încă paisprezece ore. În total, cei 29 de membri ai echipajului stătuseră înghesuiți la prora în beznă, aproape fără aer, mai bine de 27 de ore. Dar această încercare reușise. Marinarii ieșiseră la lumină prin tuburile torpilelor, obosiți și disperați după o gură de aer, dar vii.

Castelul în care se aflau căpitanul și ceilalți doi bărbați rămăsese sub apă. Mai trecuseră cinci ore, până când nava Vulcan reușise, în cele din urmă, să

aducă întregul submarin la suprafață. Deschizând chepengul castelului, salvatorii găsiseră interiorul acestuia aproape uscat, dar cei trei bărbați dinăuntru erau morți. Gazul de clor se strecurase în sus prin tuburile acustice menite să le permită ofițerilor să comunice cu cabina de comandă de dedesubt.

O investigație ulterioară scosese la iveală că indicatorul pentru supapa de aerisire prin care apa intrase în submarin fusese instalat greșit. Arăta că supapa era închisă, când ea era, de fapt, deschisă.

Acest rezultat, însă, tot fusese mai bun decât ce se întâmplase cu un submarin în pregătire, care se scufundase cu tot echipajul la bord și nu putuse fi adus la suprafață timp de patru luni. Scafandrii care participaseră la o încercare inițială, eșuată, de salvare auziseră ciocănituri dinăuntru. Când, în cele din urmă, submarinul fusese adus la suprafață, cauza dezastrului fusese una evidentă. Lovise o mină. Cât despre ce se petrecuse înăuntru, un marinar prezent când chepengul fusese deschis cu forța descoperise probe frapante ale tipului de moarte de care marinarii de submarin se temeau cel mai tare. El scria: „Zgârieturile de pe pereții din oțel, unghiile rupte ale cadavrelor, petele de sânge de pe hainele lor și de pe pereți erau o mărturie mai mult decât înfricoșătoare“[325].

Ceața a rămas densă până pe la ora 11, în dimineața de sâmbătă, când Schwieger a apreciat că vizibilitatea era îndeajuns de bună, cât să-i permită să iasă la suprafață și să navigheze mai departe cu motoarele diesel. Era mereu importantă reîncărcarea acumulatorilor, pentru eventualitatea unei întâlniri întâmplătoare cu un distrugător sau a apariției bruște a vreunei ținte foarte valoroase.

La scurt timp după ce submarinul a ieșit la suprafață, operatorul radio al lui Schwieger a încercat să comunice cu vasul Ancona, aflat la baza din Germania a submarinului U-20. Nu a primit nici un răspuns. Operatorul radio a raportat, însă, că detectase „o puternică activitate radio inamică“ în apropiere, la 500 de metri. Schwieger i-a spus să nu mai transmită, pentru a evita să dezvăluie prezența submarinului.

U-20 a continuat să se îndrepte către nord, la mare distanță în largul coastelor estice ale Angliei, urmând o direcție de deplasare care-l ducea pe după extremitatea nordică a Scoției, apoi către sud, de-a lungul coastelor vestice ale Scoției. De acolo, Schwieger avea să coboare mai departe spre sud, către Irlanda, să urmeze coastele de vest ale Irlandei, apoi să vireze spre stânga, să intre în Marea Celtică și în Marea Irlandei, între Irlanda și Anglia, și să înainteze către destinația finală, golful Liverpool. Această rută era mult mai lungă, desigur, decât dacă ar fi luat-o prin Canalul Mânecii, dar și mult mai sigură.

Submarinul înainta prin valuri de un metru și ceva, împotriva vântului care bătea dinspre nord-est acum. Marinarii de cart ai lui Schwieger se uitau după alte nave, dar, în asemenea condiții întunecoase și mohorâte, le era greu să depisteze dârele de fum emanate de vasele cu aburi.

Vizibilitatea a rămas scăzută de-a lungul zilei, iar, după-amiază târziu, s-a înrăutățit din nou, până când Schwieger s-a văzut încă o dată înconjurat de ceață. U-20 tocmai traversa rutele navale din largul portului Edinburgh, din Scoția, care treceau prin Firth of Forth, estuarul râului Forth. Pe o zi senină, cu atât de multe nave care veneau și se duceau, posibilitatea de a găsi o țintă în aceste ape ar fi fost mare; dar acum, pe ceață, atacul era imposibil, iar riscul de coliziune, mare. La ora patru, Schwieger a ordonat imersiunea submarinului și coborârea, din nou, la adâncime de croazieră.

În acea noapte, cerul s-a înseninat și stelele au format un arc de la un capăt la celălalt al orizontului. U-20 a ieșit la suprafață și căpitanul Schwieger a stabilit direcția de deplasare către insula Fair, din arhipelagul Shetland, peste linia imaginară care despărțea Marea Nordului de Atlanticul de Nord.

Aflat de două zile în larg și nemaiputând să comunice cu superiorii lui, Schwieger era de-acum complet pe cont propriu.

---

[320] Spiegel, The Adventures of the U-202, p. 3.

[321] Schwieger, Jurnal de război. Toate informațiile din acest capitol, referitoare la direcția de deplasare, vreme, înălțimea valurilor etc., sunt luate din acest jurnal.

[322] Neureuther & Bergen, UBoat Stories, pp. 126, 186, 195.

[323] The Keystone Cops (sau Kops) erau niște polițiști nătărăi, dintr-o serie de filme mute produse între anii 1912 și 1917 de actorul și regizorul Mack Sennett, pentru Compania de Film Keystone. (n. trad.)

[324] Rössler, The UBoat, p. 25.

[325] Neureuther & Bergen, UBoat Stories, p. 145.

LUSITANIA: RENDEZ-VOUS

Odată ieșită din portul New York, Lusitania a accelerat, dar căpitanul Turner nu a ordonat încă să se treacă la viteza ei de croazieră. Trebuia să ajungă întâi la un rendez-vous, după ce nava ieșea din apele teritoriale americane, și era inutil să irosească huila necesară pentru a atinge viteza maximă, când trebuia, în curând, să efectueze o oprire completă.

Pe punțile vaporului, se făcuse considerabil mai rece, ele fiind acum bătute de vânturile vastului ocean Atlantic și de briza produsă de înaintarea navei însăși. Câțiva pasageri încă zăboveau la balustrade, ca să vadă cum se îndepărta linia de coastă, dar majoritatea se duseseră înăuntru, ca să se instaleze în cabinele lor și să-și despacheteze lucrurile. Copiii mai mari cutreierau punțile, făcându-și prieteni și încercând diverse mijloace de amuzament, inclusiv, da, jucându-se cu crosele și pucul pe puntea superioară. Copiii mai mici – cei de la clasele întâi și a doua, cel puțin – se întâlneau cu însoțitoarele de bord care urmau să aibă grijă de ei pe parcursul călătoriei și să le ocupe timpul când părinții lor luau masa în saloanele de la clasele corespunzătoare.

Theodate Pope, arhitecta-spiritistă, și însoțitorul ei, Edwin Friend, s-au dus în salonul de citit și de scris al navei, de la clasa întâi, din care o parte era rezervată femeilor, dar care era folosit și ca bibliotecă a navei, la care aveau acces și bărbații. Era un spațiu mare, dar confortabil, care se întindea pe toată lățimea Punții A, nivelul cel mai de sus al navei, și era echipat cu birouri de scris și scaune. Pereții salonului erau acoperiți cu mătase pală, colorată în gri-deschis și crem.[326] Perdele din mătase de o nuanță rozalie, așa-numita Rose du Barry, atârnau la ferestre. Covorul era de un roz pal. Bărbații aveau dreptul exclusiv de a folosi o cameră separată, de dimensiuni asemănătoare, situată ceva mai departe, în partea din spate a Punții A, denumită Fumoar, căptușită cu lambriuri din lemn de nuc.

Theodate a găsit un exemplar al cotidianului The Sun[327] din acea dimineață – un ziar newyorkez – și a început să citească.[328]

Ziarul acorda multă atenție unei vizite pe care Secretarul de Stat William Jennings Bryan o efectuase la New York, în ziua precedentă. Lăsase deoparte problemele externe, ca să vorbească la o întrunire ținută la Carnegie Hall, în sprijinul unei campanii a evanghelistului Billy Sunday, care avea scopul de a-i convinge pe oameni să renunțe la alcool și să-și ia oficial angajamentul „abstinenței totale". La o prelegere anterioară pe acest subiect, la Philadelphia, secretarul Bryan adunase o mulțime imensă, de 16 000 de oameni. Organizatorii de la New York se așteptaseră la o îmbulzeală asemănătoare la Carnegie Hall. Nu se întâmplase așa. Numai vreo 2 500 de oameni își făcuseră apariția, lăsând aproximativ o treime din locuri neocupate. Bryan purtase un costum negru, o haină neagră din lână de alpaca și cravata lui îngustă, neagră. La sfârșitul prelegerii, toastând pentru public, el ridicase un pahar – cu apă cu gheață. Booker T. Washington[329], care împlinise recent 59 de ani, se ridicase și el să vorbească și semnase unul dintre formularele de angajament ale lui Billy Sunday.

O altă informație, de data aceasta de la Washington, făcea cunoscută supărarea președintelui Wilson legată de faptul că, în continuare, i se aduceau critici pentru că permisese ca filmul Membrul clanului, de D.W. Griffith, să fie proiectat la Casa Albă. Era luna mai acum; proiecția avusese loc pe 18 februarie, în prezența lui Wilson, a fiicelor lui și a unor membri ai Cabinetului său. Ecranizare a romanului cu același titlu de Thomas Dixon – și cu subtitlul O istorie romanțată a Ku-Klux-Klanului –, filmul descria presupusele rele ale perioadei Reconstrucției și înfățișa Klanul ca pe salvatorul eroic al sudiștilor albi, care începuseră să fie oprimați. Filmul, sau „proiecția", cum era numit, devenise un succes uriaș la nivel național, deși criticii săi, în special Asociația Națională pentru Promovarea Persoanelor de Culoare, cu o vechime de șase ani, îi criticau fățiș conținutul și organizau proteste în fața cinematografelor, îndemnându-l pe Griffith să-i dea filmului un titlu mai potrivit, Nașterea unei națiuni. Vineri, 30 aprilie, secretarul personal al președintelui, Joseph Tumulty, dăduse o declarație, spunând: „Președintele nu a știut nimic despre caracterul proiecției, înainte să fie prezentată, și nu și-a exprimat niciodată aprobarea față de ea"[330].

Wilson fusese de acord ca filmul să fie proiectat, spunea Tumulty, în semn de „curtoazie față de o veche cunoștință“.

Și, desigur, apăreau ultimele știri despre război. Un atac german împotriva rușilor pe țărmul Mării Baltice făcuse ca germanii să câștige teren; lupta care înainta și regresa din Champagne și de-a lungul râului Meuse nu se soldase cu nici un câștig. Trupele germane își întăriseră pozițiile în secțiunea avansată a frontului de la Ypres. În provincia Van, turcii își reluaseră atacurile împotriva civililor armeni; se spunea că, departe, către vest, forțele aliate din peninsula Gallipoli îi respinseseră pe turci, deși această relatare se dovedise în scurt timp incorectă. Apărea, de asemenea, o știre scurtă despre bombardarea vasului american Cushing.[331]

Theodate detesta războiul. Considera că era în totalitate vina Germaniei și respingea toate încercările germane de a arunca vina asupra Marii Britanii. „La ce altceva se puteau aștepta, când au insultat Anglia ani de zile, și acum ea își respectă, firesc și cinstit, înțelegerea cu Tripla Antantă?“[332], scria Theodate, referindu-se la intervenția Angliei în apărarea neutralității belgiene. Ea își dorea o victorie zdrobitoare a Aliaților, care să lase Germania distrusă, „de nerecunoscut“. Oricum, nu voia ca Statele Unite să se implice. Anul precedent, în octombrie, primise vești de la o cunoștință spiritistă, care pretindea că primise un mesaj din lumea de dincolo: „În absolut nici un caz Statele Unite să nu participe în mod beligerant la conflictul european“[333]. Theodate îi adusese la cunoștință mesajul președintelui Wilson.

Ceea ce i-a captat cel mai mult atenția lui Theodate în ziarul The Sun de sâmbătă a fost un articol din partea de sus a primei pagini, despre avertismentul ambasadei germane. Pentru prima dată auzea de el. Singurul avertisment de orice fel, pe care-l văzuse până atunci, se aflase în broșura „Informații pentru pasageri“, pe care o primise de la compania Cunard, după ce-și cumpărase biletul. Broșura îi menționa pe colegii ei de călătorie de la clasa întâi și cuprindea următorul anunț: „Pasagerilor li se aduce la cunoștință că există informații potrivit cărora jucători profesioniști de cărți

fac drumuri frecvente cu vasele cu aburi transatlantice, astfel încât sunt avertizați să ia măsurile de precauție necesare“[334].

Ziarul The Sun prezenta în termeni benigni anunțul german, punând titlul: „Germania hotărăște să blocheze călătoriile în străinătate“. Articolul includea textul avertismentului, numindu-l primul pas din campania Germaniei „de a bloca voiajurile americane către Europa în vara care se apropie“[335].

Theodate i-a povestit lui Friend despre avertisment, spunând: „Asta înseamnă, desigur, că intenționează să ne atace“[336]. Era sigură, totuși, că, atunci când ar fi ajuns în apele britanice, Lusitania urma să fie escortată. Această perspectivă o consola.

Nellie Huston, în vârstă de 31 de ani, care se întorcea în Anglia după aproape un an petrecut cu unchiul și mătușa ei la Chicago, începuse o lungă scrisoare către o femeie pe nume Ruth, căreia plănuia să-i scrie întruna, pe parcursul călătoriei. Era plină de bârfe și detalii. Ea călătorea la clasa a doua și menționa cât de aglomerat era din cauza pasagerilor suplimentari de pe Cameronia – atât de aglomerat, încât servirea micului dejun fusese împărțită pe două serii. Nellie se plângea că fusese repartizată în prima serie, la ora 7:30, ceea ce însemna că trebuia să se scoale în fiecare dimineață la 7. Observa, de asemenea, că ziua era surprinzător de rece și se bucura că-și adusese paltonul cel gros.

O mulțime dintre prietenii și rudele ei știau că ea pornea în ziua aceea în călătorie pe Lusitania. „Vai!“, a scris ea. „Câtă corespondență am primit astăzi. Însoțitorul de bord, care o împărțea, a fost amuzat. A crezut că poate era ziua mea.“[337] Prietenii și rudele îi trimiseseră scrisori și daruri. „Am primit o pereche de ciorapi din mătase de la Prue, și o bucată de mătase de la mătușa Ruth, și un trandafir. Am primit felicitări de la Nellie Casson, Will Hobson, Tom, Edith Klaas și o scrisoare drăguță de la Lu, la care am să răspund.“

Unii erau îngrijorați în legătură cu voiajul ei: „Sunt foarte surprinsă că Will și Bee au plâns, nu credeam să se îngrijoreze“. Ea însăși detesta să plângă, dar a scris: „Am simțit că-mi vine destul de des să fac asta de când am plecat“.

Când a intrat în apele internaționale, Turner a încetinit nava. În depărtare, trei vase mari prindeau formă în ceață. Erau nave militare britanice, staționate acolo ca să țină vasul Vaterland și celelalte vase de linie germane prizoniere în portul New York. Turner a ordonat „cu toată viteza înapoi“, pentru ca Lusitania să poată opri complet.

Două dintre cele trei nave erau crucișătoare, HMS Bristol și Essex; cea de-a treia era Caronia, un vas de linie al companiei Cunard, transformat în navă de uz militar și puternic înarmată acum. Turner fusese cândva căpitanul ei. Cele două crucișătoare erau ancorate înspre tribordul Lusitaniei, Caronia înspre babord, fiecare la o distanță de aproape o „lungime de cablu“, echivalentul unei zecimi de milă marină, sau circa 180 de metri. Toate cele trei nave militare au coborât câte o barcă mică și marinarii din fiecare barcă au început să vâslească înspre Lusitania, prin „valuri de ceață ca niște vârtejuri“[338], după cum își amintea căpitanul James Bisset, comandantul Caroniei. Bărcile transportau corespondență cu destinația Anglia. „Briza ușoară aproape că nu făcea valuri pe suprafața oceanului“, scria Bisset. „O ceață ușoară învăluia navele, ca un giulgiu.“

Bisset i-a recunoscut, pe puntea de comandă, pe căpitanul Turner și secundul Anderson. Îi cunoștea bine pe cei doi bărbați. Cu câțiva ani mai înainte, Bisset lucrase sub comanda amândurora ca ofițer de gradul trei pe Umbria, o navă de pasageri mai veche.

Turner și Anderson au ieșit pe pasarela de la tribord și le-au făcut semn cu mâna ofițerilor de pe puntea Caroniei. Cu toții păreau să se cunoască între ei, întrucât lucraseră unii sub comanda celorlalți, fuseseră colegi sau fuseseră comandanții celorlalți de-a lungul anilor. După ce Turner și Anderson au intrat înapoi în cabinele de pe puntea de comandă, ofițerul secund al Lusitaniei, Percy Hefford, a apărut la babord. „Era un prieten drag

de-al meu“, își amintea Bisset. Înainte să se alăture companiei Cunard, cei doi lucraseră împreună pe o veche navă de curse. Lucrul pe care Hefford și-l dorise cel mai mult fusese de a lucra la bordul Lusitaniei. „Și-acum, iată-l acolo“, scria Bisset.

Cei doi bărbați și-au folosit brațele ca să semnalizeze saluturile de întâlnire și de despărțire.

„Salut!“

„Mult noroc!“

„Călătorie plăcută!“

După ce bărcile s-au retras, întorcându-se fiecare la nava ei, căpitanul Turner a ordonat viteză maximă înainte. Elicele uriașe ale Lusitaniei au făcut să se înalțe o cascadă Niagara la pupa și nava a început să se miște. Turner a sunat din cornul lui de ceață de trei ori – „Salutul de rămas-bun al marinarului“.

În mod obișnuit, toate cuptoarele și cazanele Lusitaniei erau folosite în totalitate în timpul unei călătorii transatlantice, toate cele patru coșuri azvârlind fum, însă războiul pricinuise o scădere atât de dramatică a numărului de călătorii, încât compania Cunard fusese obligată să caute să facă reduceri de costuri oriunde era posibil. Turner avea ordine emise în noiembrie, anul precedent, să conducă nava folosind numai trei dintre cele patru camere ale cazanelor de pe navă, pentru o economie de 1 600 de tone de cărbuni pe călătorie.[339] Dar acest lucru avea și darul de a reduce viteza maximă a navei cu 16%, de la 25 la 21 de noduri – ironic, având în vedere mandatul inițial al navei. Deși aparent o reducere modestă, ea diminua, totuși, distanța pe care o putea parcurge Lusitania în fiecare zi cu 100 de mile marine, adăugând o zi întreagă la traversarea Atlanticului.

Un bărbat de la bordul uneia dintre navele militare a făcut o fotografie, considerată a fi ultima fotografie a Lusitaniei, care înfățișa nava scoțând aburi pe Atlanticul învăluit în ceață, cu fumul revărsându-se din numai trei coșuri. Compania Cunard nu a făcut publică modificarea și puțini pasageri știau că fusese făcută – dacă știa vreunul.

[326] Vezi detalii în „Saloon (First Class) Accommodations“, la rubrica „Lusitania Accommodations“, pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www.rmslusitania.info/lusitania/accommodations/saloon).

[327] The Sun, 1 mai 1915.

[328] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle). Scrisoarea oferă una dintre cele mai detaliate descrieri ale vieții la bordul navei și ale scufundării, din câte am putut să găsesc.

[329] Booker Taliaferro Washington (1856–1915), lider al comunității de culoare între 1890 și 1915, orator, scriitor și consilier al mai multor președinți americani. (n. trad.)

[330] The Sun, 1 mai 1915; vezi și Berg, Wilson, pp. 347–349.

[331] The Sun, 1 mai 1915.

[332] Katz, Dearest of Geniuses, p. 103.

[333] Katz, Dearest of Geniuses, p. 103.

[334] Katz, Dearest of Geniuses, p. 109.

[335] The Sun, 1 mai 1915.

[336] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[337] Scrisoare a lui Nellie Huston către „Ruth“, 1 mai 1915. Acest fragment captivant din misterele Lusitaniei mi-a fost făcut cunoscut de către Geoffrey

Whitfield. Scrisoarea este publicată în Kalfaus, Poirier et al., Lest We Forget.

[338] Bisset, Commodore, p. 45.

[339] „Answers of the Petitioner to the Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins“ („Răspunsuri ale petiționarului la chestionarele propuse de May Davies Hopkins“), Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, pp. 3, 9); Memorandum, „Lusitania – American Proceedings“, în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); proces-verbal, 19 noiembrie 1914 (Arhivele companiei Cunard).

CAMERA 40: CADENȚĂ

INFORMĂRILE REFERITOARE LA POZIȚIA OBIECTIVULUI INTERCEPTAT[340]: U-20

SÂMBĂTĂ, 1 MAI, 1915

ORA 2:00: „ÎN 25D ZONA 7 (55°21’ [LATITUDINE] N – 3°15’ [LONGITUDINE] E)“

ORA 4:00: „ÎN 157A ZONA 5 (55°39’ N – 2°45’ E)“

ORA 6:00: „ÎN 124A ZONA 5 (55°51’ N – 2°15’ E)“

ORA 8:00: „ÎN 59A ZONA 5 (56°15’ N – 1°18’ E)“

INFORMĂRILE SE OPRESC.

---

[340] Proces-verbal U-20, în Arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

II

Coardă de sărit și caviar

U-20: „PUNCTUL ORB“

La ora 8:25, duminică dimineața[341], insula Fair se vedea la trei mile marine în față, la tribord, însă Schwieger tot nu reușea să identifice „Insula Mare“ din arhipelagul Orkney, din largul extremității nordice a Scoției, pe care se aștepta s-o vadă în depărtare de acum, spre babordul lui. Insula, denumită Mainland[342], era cea mai mare din arhipelagul Orkney și se înălța cel mai mult deasupra nivelului mării.

În această a treia zi de patrulare, se simțea o nouă tensiune în interiorul submarinului. U-20 era pe punctul de a ieși din apele lui „Hans cel Străveziu“ și de a intra în cele atent supravegheate din Atlanticul de Nord, la nord de Scoția, în vecinătatea marii baze britanice de la Scapa Flow. Era imposibil, deci, ca Schwieger să fi fost surprins atunci când, imediat după ce-și înscrisese în jurnalul de bord amplasamentul, a depistat în depărtare două distrugătoare, care înaintau cu o prudență ce sugera că erau și ele în patrulare.

El a ordonat imersiunea rapidă, a coborât în castel și a închis chepengul în urma lui.

Destul de simplă în teorie, imersiunea era, de fapt, un proces complex și periculos, care lua timp și lăsa submarinul expus atacului.[343] Cu un echipaj bine instruit, un submarin din categoria lui U-20 putea coborî dintr-o poziție în care se afla total la suprafață până la o adâncime suficient de mare, încât să evite cocile celor mai mari nave, în nu mai mult de 75 de secunde.[344] Într-o situație de criză, însă, fiecare dintre acele secunde putea părea foarte lungă. Unele submarine mai vechi aveau nevoie de un timp, de la două minute și jumătate până la nu mai puțin de cinci.[345] Echipajele lor le porecliseră „colaci de sinucidere“[346]. Momentul intrării în imersiune era cel

mai vulnerabil al unui submarin, acesta fiind expus distrugerii de către navele militare și tirului de artilerie de la distanțe mari. Străpungerea peretelui de către un singur obuz împiedica submarinul să intre în imersiune, eliminându-i astfel avantajul principal și singurul mijloc de fugă.

Marinarii care manevrau hidroplanele – cârmele orizontale – de la prora și de la pupa submarinului U-20 le-au reglat acum pentru imersiune maximă, cârmele de la prora în jos, cele de la pupa în sus. Pentru a imersa, un submarin nu putea doar să-și umple tancurile de balast cu apă și să se scufunde. În timp ce submarinul înainta, cu motoarele în funcțiune, apa se revărsa peste hidroplane, la fel cum aerul trece peste aripile și flapsurile unui avion, împingând submarinul sub suprafața apei. Apa de mare era pompată în tancuri doar până la nivelul necesar pentru a obține o anumită adâncime. Găsirea acestui punct necesita pricepere, căci varia de la zi la zi, chiar de la un moment la altul, întrucât condițiile maritime se modificau și greutatea submarinului scădea constant. Lansarea unei torpile lăsa submarinul brusc cu 1 360 de kilograme mai ușor. Chiar și consumul de alimente reducea greutatea submarinului cu o cantitate perceptibilă. Cutiile și containerele în care era depozitată mâncarea erau aruncate peste bord; provizia de apă proaspătă, o sursă semnificativă de greutate, scădea zilnic.

Flotabilitatea oferită de apa de mare se modifica în concordanță cu schimbările de temperatură și de salinitate. În Marea Baltică, submarinele coborau mult mai rapid decât în apele cu o concentrație mai mare de sare din Marea Nordului. Un submarin care trecea pe la gura de vărsare a unui fluviu putea să se trezească deodată în coborâre din cauza volumului mare de apă dulce, asemenea unui avion care trece printr-un gol de aer. Modificările temperaturii apei, din cauza curentului și a adâncimii, afectau, de asemenea, flotabilitatea. O eroare de calcul putea produce o catastrofă. Un submarin putea ieși în mod neașteptat la suprafață, în raza vizuală a unui distrugător.

Vremea proastă complica și mai mult lucrurile. Valurile mari puteau împiedica hidroplanele să intre cu totul în apă și s-o împingă. Comandantul Paul Koenig își amintea de o dimineață terifiantă, în care, după ce ieșise la suprafață într-o furtună, distinsese dâra de fum a unui distrugător din apropiere și ordonase o imersiune de urgență.[347] Oamenii din cabina de

comandă de dedesubt deschiseseră tuburile de ventilație, pentru a permite apei să intre în tancurile de pe ambele laturi ale prorei, pentru a reduce flotabilitatea. Submarinul rămăsese la suprafață. Koenig privea printr-una dintre ferestrele mici din castel, cu tot mai multă anxietate, cum fiecare nou val îi ridica prora în aer.

Koenig ordonase ca hidroplanele să fie înclinate la unghiurile lor maxime și ceruse înaintare cu viteza cea mai mare suportabilă, sperând că accelerarea avea să intensifice mișcarea descendentă a cârmelor. Submarinul stătea tot la suprafață, ridicându-se și coborând pe valuri.

În sfârșit, hidroplanele începuseră să împingă apa și submarinul să coboare. Dar acum apăruse o nouă problemă. Submarinul plonja la un unghi atât de abrupt, încât Koenig trebuia să se țină de periscop, ca să nu cadă. Manometrul, sau înregistratorul de adâncime, arăta un grad de coborâre înspăimântător. Apoi se produsese impactul. Oamenii fuseseră azvârliți înainte, împreună cu toate obiectele din submarin, care nu erau fixate de ceva.

Se făcuse liniște. Cadranul manometrului arunca o lumină roșiatică în cabina de comandă.[348] Un ofițer întrerupsese starea de încordare. „Ei bine, se pare că am ajuns“[349], zisese el.

Submarinul se așezase la un unghi abrupt, de aproximativ 36 de grade. Pupa se legăna în sus și în jos. Motoarele continuau să meargă, „urlând din timp în timp, astfel încât făceau întregul submarin să vuiască de la prora până la pupa“, scria Koenig. Mecanicul-șef înțelesese primul ce se întâmpla. Ordonase oprirea completă.

Koenig înțelesese și el. Prora submarinului era înfiptă în fundul mării, care acolo, potrivit hărților lui, era la 31 de metri sub suprafața apei – aproximativ 100 de picioare. Submarinul lui avea o lungime dublă. Sub acțiunea valurilor, pupa ieșea din când în când de sub apă, iar elicele se învârteau în gol, creând un gheizer de spumă, vizibil de la mare distanță. Koenig se temea – și se aștepta – ca, în orice moment, distrugătorul să nu lanseze un obuz care să le facă praf coca.

Acum, cu problema lămurită, Koenig ordonase ca echipajul să umple tancurile de balast de la pupa și să evacueze apa de la prora. Treptat, submarinul se ridicase și se îndreptase, dar rămăsese imersat, în siguranță. Koenig ordonase viteză maximă și plecarea.

La imersiune, sincronizarea manevrelor era decisivă. Când U-20 și-a început coborârea, mecanicii au oprit motoarele diesel și le-au pornit pe cele electrice. Toate supapele și pompele de evacuare care ajungeau în exteriorul cocii trebuia să fie închise și trapele, etanșate. Odată ce s-a făcut acest lucru, Schwieger a dat ordin să se înceapă admisia apei în tancurile de balast. Aerul a fost scos afară prin supapele de deasupra și apa de mare a intrat prin supapele de dedesubt. Motoarele de aspirație au ajutat la absorbirea apei. Pentru a accelera procesul, Schwieger a trimis un contingent de oameni la prora.[350]

Chiar când U-20 s-a apropiat de adâncimea sa de croazieră, Schwieger a ordonat să se pompeze aer înapoi în tancuri, pentru a opri coborârea submarinului. Echipajul știa întotdeauna când se atingea punctul acesta, deoarece pompele începeau să funcționeze cu un bubuit supărat[351].

În cabina de comandă, cârmacii au menținut adâncimea, reglând cârmele. Pentru a se ridica la nivel periscopic, ei manevrau numai hidroplanele, nu umpleau tancurile de balast cu aer. Acest lucru permitea mai multă precizie și reducea posibilitatea ca submarinul să iasă pe neașteptate la suprafață. Când era imersat, un submarin trebuia să se miște tot timpul, fiind ținut în echilibru și într-o poziție constantă prin hidroplane. Singura excepție era când un submarin se afla în ape mici, unde putea sta pe fundul apei. În ape adânci, cum erau cele din nordul Atlanticului, acest lucru era imposibil, deoarece presiunea de pe fundul oceanului ar fi strivit coca submarinului. Mișcarea continuă înainte venea împreună cu o problemă. Când periscopul era scos afară din apă, el producea un siaj la suprafață, o dâră albă de apă vizibilă de la mile întregi depărtare.

În timp ce U-20 cobora, toată activitatea înceta pentru câteva momente, în afara operațiunilor care nu produceau nici un zgomot. Ca întotdeauna,

membrii echipajului erau atenți, ca să audă eventualele scurgeri, și monitorizau presiunea aerului în interior.

Apoi a venit momentul pe care echipajele îl considerau foarte palpitant, când submarinul era complet imersat și înainta prin apă cu totul altfel decât oricare alt vas, fără să se legene prin valuri, asemenea navelor de suprafață, ci plutind, ca o pasăre în aer.

O pasăre oarbă, însă. Ferestrele castelului ofereau numai vedere asupra lucrurilor aflate foarte aproape și, oricum, erau, de obicei, acoperite de obloane din oțel. Deplasarea în acest mod necesita foarte multă încredere, căci acum Schwieger nu avea cum să știe ce se afla în față. În această epocă, înainte de ecolocație, un submarin se deplasa cu totul orbește, bizuindu-se cu desăvârșire pe precizia hărților marine. O mare teamă a tuturor oamenilor de pe submarine era că o epavă pe jumătate scufundată sau o stâncă netrecută pe hartă se putea afla în calea lor.

Duminică, puțin după prânz, Schwieger a ordonat ca submarinul să urce la suprafață. Acum sosise „punctul orb“, așa cum îl numeau comandanții, acel interval exasperant de lung, chiar înainte de ieșirea la suprafață a periscopului.[352] Toată lumea asculta cu atenție posibilele zgomote scoase de navele transmise prin cocă – năvala apei pe lângă prora, huruitul elicelor. Nu exista o altă modalitate de a ști ce se afla deasupra. În timp ce Schwieger se uita prin periscop, apa a devenit mai limpede și mai luminoasă. Aceste clipe erau, potrivit unui comandant, „unele dintre cele mai exasperante pe care le poate îndura un om“[353].

Cea mai mare teamă a lui Schwieger și a colegilor lui comandanți era ca periscopul să nu iasă la suprafață în raza de observație a unui distrugător sau, mai rău, în calea distrugătorului. Un submarin ieșise la suprafață atât de aproape de o navă, încât coca neagră a vasului astupase obiectivul. Comandantul crezuse la început că se uita la un nor de furtună deosebit de negru.

În momentul în care periscopul lui a trecut de suprafața apei, Schwieger a efectuat o rotire rapidă de 360 de grade, ca să vadă priveliștea marină înconjurătoare. Nu a observat nimic important. În acest punct, un submarin avea un avantaj semnificativ în raport cu navele de suprafață. Schwieger putea vedea fumul ieșind pe coșurile navelor cu aburi de la o distanță mare, dar marinarii de cart de la bordul acelor nave aveau nevoie să se afle mult mai aproape, ca să-i repereze lui periscopul.

Schwieger a ordonat ca submarinul să fie adus complet la suprafață. Acum, pe lângă utilizarea hidroplanelor, echipajul a reglat dozajul aer–apă din tancurile de balast, pentru a spori flotabilitatea. Înăuntrul submarinului U-20, echipajul a auzit un vuiet, în timp ce aerul comprimat era împins în tancuri, pentru a evacua apa. Uneori, comandanții alegeau să iasă complet, aducând la suprafață puntea submarinului; alteori, se deplasau la nivelul mării, doar cu castelul deasupra apei, oferind o senzație asemănătoare cu mersul pe apă.

U-20 a ieșit la suprafață, dar Schwieger a găsit o situație foarte diferită de cea la care imaginea inițială prin periscop îl determinase să se aștepte.[354] În față, marea era ticsită de vase britanice de patrulare – șase, nici mai mult, nici mai puțin – înșirate între insula Fair și insula din extremitatea nordică a arhipelagului Orkney, North Ronaldsay, cu farul ei familiar oricărui marinar care străbătea respectivele ape.

Iar, în spatele lui, Schwieger a depistat încă două distrugătoare. Le văzuse pe acestea mai devreme în aceeași zi, dar crezuse că le lăsase în urmă. A scris în jurnalul lui de bord, „apar din nou la orizont, cu direcția către U20; una dintre navele de patrulare se întoarce spre noi“.

---

[341] Schwieger, Jurnal de război.

[342] Mainland înseamnă „teritoriul principal“ și se referă, de obicei, la partea continentală sau terestră cea mai mare a unei țări formate din mai multe zone. (n. trad.)

[343] Pentru detalii suplimentare referitoare la imersiune, vezi Forstner, The Journal of Submarine Commander Von Forstner, pp. 20–27; Koenig, Voyage of the Deutschland, pp. 51–58; Neureuther & Bergen, U-Boat Stories, p. 174.

[344] Bailey & Ryan, The Lusitania Disaster, p. 120.

[345] Koerver spune că submarinele construite înainte de U-20, numite de la U-5 la U-18, toate pe benzină, aveau nevoie de „câteva minute“ pentru imersiune (German Submarine Warfare, xxxvii). Breemer spune: „Până în 1914, un timp de imersiune de cinci minute sau mai puțin devenise standardul pentru un submarin ieșit la suprafață, cam la un minut de expunerea completă“ (Defeating the U-Boat, 14).

[346] Koerver, German Submarine Warfare, xxxvii.

[347] Koenig, Voyage of the Deutschland, pp. 51–58.

[348] Spiegel, The Adventures of the U-202, p. 15.

[349] Koenig, Voyage of the Deutschland, p. 54.

[350] Thomas, Raiders of the Deep, p. 33.

[351] Koenig, Voyage of the Deutschland, p. 27 (îl numește un bubuit „furios“).

[352] Koenig, Voyage of the „Deutschland“, p. 31; Forstner, The Journal of Submarine Commander Von Forstner, p. 75.

[353] Neureuther & Bergen, U-Boat Stories, p. 118.

[354] Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: O DUMINICĂ PE OCEAN

După rendez-vous-ul cu cele trei nave militare britanice, căpitanul Turner a adus Lusitania la viteza pe care spera s-o mențină pe parcursul călătoriei, 21 de noduri. A stabilit direcția de deplasare către nord-est, pentru a începe „navigația pe ortodromă“, adică drumul pe care avea să traverseze Atlanticul. Fiind luna mai, când aisbergurile se spărgeau în bucăți în apele nordice, Turner a ales „drumul lung“[355], acela care vira mai departe spre sud, față de ruta urmată la sfârșitul verii și toamna. Presupunând că totul mergea bine, Turner urma să ajungă la bancul de nisip din râul Mersey, din apropierea portului Liverpool, cu puțin timp înainte de zorii zilei de sâmbătă, 8 mai. Coordonarea acțiunilor în timp era decisivă.[356] Navele mari puteau trece bancul numai în timpul fluxului. Înainte de război, acest fapt nu ridica vreo problemă deosebită. Dacă un căpitan ajungea prea devreme sau prea târziu, putea să oprească, pur și simplu, și să zăbovească puțin în Marea Irlandei. Dar acum, când orice astfel de oprire se putea dovedi fatală, căpitanii își potriveau dinainte momentul sosirii, pentru a trece bancul fără să oprească.

Toată ziua de duminică, 2 mai, nava a întâmpinat ploaie și ceață, iar apa a fost exact atât de învolburată, cât să provoace rău de mare. Mulți pasageri s-au retras în camerele lor, dar spiritele mai curajoase cutreierau punțile, jucau cărți, foloseau serviciile dactilografilor navei pentru corespondența lor și savurau ceaiul în Cafeneaua de pe Verandă, un spațiu liniștitor, ca o grădină, cu cinci coșuri din nuiele atârnate, șase arbuști în ghivece și alte 40 de plante în jardiniere, peste tot prin cameră. Unii pasageri citeau cărți pe Puntea C – numită și Puntea de Adăpostire – protejată de ploaie de partea inferioară a punții de deasupra. Pasagerii puteau închiria scaune de punte, pentru un dolar pe călătorie; pentru un alt dolar, primeau și o pătură, cunoscută în jargonul navei drept „pled“.

La ora 10:30, duminică dimineața, au început slujbele religioase pentru două confesiuni: biserica anglicană, în salonul de la clasa întâi; și cea

romano-catolică, la clasa a doua. Mulți pasageri au dormit până târziu, plănuind să se trezească pe la 11, la timp pentru prânz.

Theodate Pope s-a trezit după o noapte agitată.[357] În cabina ei se auzise zgomot, din cauza faptului că se afla destul de aproape de cele trei cabine rezervate de familia Crompton, care s-a dovedit a fi un grup gălăgios, așa cum tind să fie familiile cu șase membri, printre care și un bebeluș. Mereu predispusă la insomnie, ea a socotit gălăgia de nesuportat și i-a cerut comisarului de bord, McCubbin, să-i găsească o cabină mai potrivită. Schimbarea cabinei în timpul călătoriei putea fi o treabă delicată, dar McCubbin i-a făcut hatârul și a instalat-o într-o nouă cabină, trei punți mai sus.

Pasagerul William Uno Meriheina, de la clasa a doua, un șofer de automobil de curse din New York, în vârstă de 26 de ani, care călătorea către Africa de Sud, în calitate de „agent special“ pentru Compania de Export General Motors, s-a trezit devreme și a făcut „o baie grozavă în apă sărată“. Băile de la bord aveau apă de mare încălzită. Apoi, s-a îmbrăcat și s-a dus la micul dejun. „Mulți cu rău de mare la bord“ – remarca el, într-o lungă scrisoare, la care scria în fiecare zi, adresată soției lui, Esther –, „dar eu mă simt minunat.“[358]

Meriheina – care, cu excepția situațiilor în care călătorea, purta numele William Merry Heina – se născuse în Rusia, în Ducatul Finlandei (care avea să devină independent în 1917), și emigrase la New York în 1893. Era fascinat de viteză, și în 1909 participase la curse de automobile la Brighton Beach, în Brooklyn, inclusiv la o cursă care durase 24 de ore. Se numărase, de asemenea, printre primii șoferi care participaseră la circuitul de curse de viteză de la Indianapolis, inaugurat în 1909. Scăpase cu viață din două accidente, unul în care mașina lui, un Lozier, se rostogolise de două ori, dar el fusese nevătămat. Își încercase priceperea și la zbor și supraviețuise în urma unei coliziuni pe un aerodrom din Garden City, Long Island, când un alt avion se așezase deasupra avionului său în aer. Din nou, Meriheina

scăpase nevătămat. Soția lui spusese: „Un bărbat mai curajos nu a existat niciodată“[359].

El alesese Lusitania deoarece o considera „cea mai sigură“ navă. În graba de a se îmbarca și de a-și lua rămas-bun de la soție și de la fiica lor, Charlotte, nu avusese timp să deschidă ziarul pe care-l cumpărase înainte de îmbarcare. Abia când nava era la vreo 50 de mile marine de New York, citise despre avertismentul german.

Nu era îngrijorat. Din când în când, vaporul se întâlnea cu nave militare franceze și britanice. Un cuirasat francez s-a întors și a mers după Lusitania, dar ea l-a lăsat în urmă.

Precum alți pasageri, nici Meriheina nu știa că vasul de linie se deplasa cu viteză redusă, cu o cameră a cazanelor închisă, în ciuda indiciului evident oferit de lipsa fumului de la cel de-al patrulea coș. El credea că nava se deplasa la viteza ei maximă, de 25 de noduri, și se mândrea cu această viteză. „Am trecut pe lângă destul de multe vase, care se îndreptau în ambele direcții“, a scris el. „Datorită vitezei noastre mari, nu rămânem foarte mult în raza vizuală a nici unei nave.“[360]

Și el avea impresia că Lusitania era păzită de forțele navale britanice: „Evident“ – scria – „suntem escortați cu atenție pe toată durata traversării“.

În acea dimineață, Charles Lauriat s-a trezit la ora 8, readus la simțire de însoțitorul său de bord. Și el a făcut o baie în apă de mare. După ce s-a îmbrăcat, s-a plimbat pe puntea de promenadă de la clasa întâi, oprindu-se ca să stea de vorbă cu familia Hubbard și cu alte cunoștințe. A mâncat împreună cu tovarășul său de călătorie, Lothrop Withington. Au luat masa împreună în opulenta sală de mese de la clasa întâi, din centrul Punții D, unde în jur de 470 de pasageri luau masa odată, la mese așezate pe două niveluri, sub o boltă cu fresce cu îngeri, printre palmieri, plante în ghivece, pereți albi din ipsos și coloane corintice canelate, cu capiteluri aurite. Foițele de aur păreau să acopere orice suprafață înălțată, de la cununile și vrejurile din ipsos până la balustrade.

Lauriat era îndeajuns de bine cunoscut de ofițerii și de echipajele companiei Cunard, încât, în timpul unor călătorii anterioare, fusese lăsat să se urce în cuibul rândunicii, pe catargul de la prora cu antena pentru stația radio, și să stea acolo toată ziua.[361] Acesta, însă, nu era, probabil, un lucru pe care să i-l permită și căpitanul Turner. Să se ocupe de afurisiții de maimuțoi de pe punte era una; să-i lase să se urce pe catargul cu antena pentru stația radio era cu totul alta.

Lauriat cunoștea bine rutina vieții la bordul unei nave, inclusiv concursurile zilnice, la care pasagerii făceau pariuri cu privire la câte mile avea să parcurgă nava într-o anumită zi. Numerele înscrise pe biletele pentru pariu indicau o anumită distanță, pe care se presupunea că avea s-o parcurgă nava în ziua respectivă, și erau scoase la licitație de un ofițer de pe navă. Pasagerii își bazau pariurile pe intuiția lor privitoare la cum avea să navigheze vasul, date fiind vremea și condițiile maritime, după toate probabilitățile, din următoarele 24 de ore. Cel mai imprevizibil factor era ceața care, dacă persista, limita drastic înaintarea navei, căci unicul mod sigur de a face față cetii era de a reduce viteza și de a porni cornul de ceață. Pariul milelor și strategiile și discuțiile aprinse asociate acestuia, și trabucurile și whisky-ul consumate de cei prezenți ajutau mereu la crearea de prietenii și la spargerea barierelor politeții și a convențiilor formale.

Duminică, în prima zi petrecută în întregime pe mare, vasul a parcurs 501 mile marine, după câte își amintea Lauriat, care a considerat surprinzător acest fapt.[362] Și el presupusese că nava se deplasa cu 25 de noduri. Cu acea viteză, echivalentul a circa 47 de kilometri pe oră, ar fi trebuit să parcurgă 700 de mile marine. Ceața periodică era răspunzătoare pentru o parte din această lentoare, aprecia el, dar nu pentru toată. A doua zi, la prânz, Lauriat și Withington au descoperit că nava se deplasa și mai încet. „În ritmul ăsta“ – i-a spus Lauriat lui Withington –, „n-o să ajungem la Liverpool la timp.“[363]

Lauriat s-a retras în cabina lui, ca să examineze desenele lui Thackeray. Le-a cercetat, meditând la ce avea s-o roage pe lady Ritchie să scrie și plănuind cum avea să fie înrămat fiecare desen.[364]

Pentru căpitanul Turner, călătoria fusese până acum obișnuită și, după toate probabilitățile, avea să rămână așa, cel puțin în următoarele patru zile. Vremea era liniștită, în general, și exista o mică probabilitate să întâlnească un submarin german în mijlocul oceanului. Când nava s-ar fi apropiat, însă, de Irlanda, pericolul unui atac avea să crească. Dacă Turner personal nu era prea neliniștit cu privire la submarine, în cadrul companiei Cunard exista un sentiment tot mai larg răspândit că pericolul pe care-l prezentau ele devenea mai acut.

Înainte de fiecare călătorie transatlantică, Turner primea de la companie recomandări și înștiințări confidențiale, privitoare la condițiile care puteau afecta voiajul. În ultimul timp, acestea cuprindeau note ale Amiralității, care descriau pericolul în creștere reprezentat de submarine și ofereau recomandări despre ce era de făcut, dacă nava s-ar fi confruntat cu un astfel de inamic. Directorii companiei Cunard încă mai împărtășeau credința larg răspândită că nici un comandant de submarin nu ar fi îndrăznit să scufunde o navă de pasageri; în același timp, urmăriseră cum Germania începea să efectueze atacuri asupra altor nave comerciale, fără scrupule. Submarinele se aventurau acum până la Liverpool. O navă comercială care căzuse victimă, Principesa Victoria, fusese torpilată chiar în largul bancului Mersey.

Aceste atacuri determinaseră Amiralitatea să emită noi recomandări în vederea abordării pericolului. Compania Cunard îi transmisese ordine lui Turner să înceteze toate transmisiile radio din cabina Marconi a navei, cu excepția cazului în care era „absolut necesar“[365]. Operatorilor radio de pe navă li se interzicea în mod explicit să „pălăvrăgească“[366]. Pasagerii puteau să primească mesaje, dar nu le puteau trimite. O altă recomandare a Amiralității avertiza, cu italice, „Navele trebuie să păstreze o distanță mare față de promontorii“[367].

Amiralitatea emisese cel mai cuprinzător set al său de instrucțiuni în februarie 1915, într-un memorandum secret care trebuia să fie păstrat de căpitani „într-un loc unde să poată fi distrus în orice clipă“[368]. Documentul

releva un amestec de naivitate și sofisticare în privința naturii pericolului reprezentat de submarine. Numea tunul de punte al unui submarin „o armă inferioară“ și afirma că: „Lansarea proiectilelor de artilerie de către mai multe submarine nu este periculoasă“. De asemenea, instrucțiunile aduceau la cunoștință că, dacă un vas era lovit de o torpilă, nu exista nici un motiv de îngrijorare: „În general, timpul este mai mult decât suficient pentru ca membrii echipajului să fugă în bărci, dacă acestea din urmă sunt pregătite pentru utilizare“. Memorandumul eluda cu totul problema pasagerilor și ce s-ar fi putut întâmpla cu ei în aceleași circumstanțe.

Dar includea și o estimare destul de realistă a vulnerabilităților submarinelor și-i îndemna pe căpitani să le exploateze pe acestea cu orice ocazie: „Dacă un submarin iese brusc la suprafață aproape în fața voastră, cu intenții vădit ostile, îndreptați-vă direct către el cu viteză maximă, schimbând direcția de deplasare în funcție de necesitate, pentru a-l avea mereu în fața voastră“. Pe scurt, Amiralitatea le cerea căpitanilor de nave comerciale să-și transforme navele în arme ofensive și să-și atace atacatorii. Aceasta era o manevră eficientă, dată fiind fragilitatea inerentă a submarinelor, așa cum avea să se dovedească o lună mai târziu, când HMS Dreadnought atacase și scufundase submarinul U-29, comandat de Kptlt. Weddigen, răzbunând astfel moartea echipajelor de pe Aboukir, Cressy și Hogue.[369] Memorandumul recomanda ca navele britanice să se deghizeze în nave neutre, oricând era posibil, și să arboreze steaguri false: „Nu e deloc lipsit de onoare. Proprietarii și comandanții vor avea, deci, toate drepturile să folosească toate mijloacele necesare, pentru a induce în eroare dușmanul și a-l face să confunde vasele britanice cu altele, neutre.“[370]

De asemenea, memorandumul includea un ordin strict, efectul codificat al dezastrului care implicase crucișătorul Aboukir: „Nici unei nave comerciale oceanice britanice nu-i este permis să meargă în ajutorul unei nave care a fost torpilată de un submarin“.[371]

Amiralitatea afirma, ulterior, că Turner mai avea încă o recomandare, din data de 16 aprilie: „Experiența de război a arătat că navele rapide, cu aburi, pot reduce considerabil riscul de reușită al atacului-surpriză al unui

submarin deplasându-se în zigzag, adică schimbând direcția de deplasare la intervale scurte și regulate, de exemplu între zece minute și jumătate de oră“[372]. Memorandumul observa că această tactică era folosită de navele de război în apele în care, după toate probabilitățile, patrulau submarine.

Se poate ca, totuși, Amiralitatea să fi greșit, presupunând că Turner chiar avea acest memorandum specific printre documentele sale, în momentul plecării navei de la New York. (Avocații companiei Cunard aveau să răspundă echivoc, mai târziu, la această problemă, prin câteva platitudini juridice grandilocvente, susținând că, deși compania Cunard era de părere că o asemenea înștiințare îi fusese dată căpitanului, ea nu avea nici o idee despre ce spunea, mai exact, memorandumul predat.[373]) Dacă un astfel de comunicat îi fusese transmis în realitate lui Turner avea să devină subiect de dezbatere. Departamentul Comercial al Amiralității concepuse, într-adevăr, o declarație referitoare la deplasarea în zigzag, dar un istoric naval de renume afirma că recomandarea nu fusese aprobată de primul-lord Churchill până pe 25 aprilie și nu le fusese distribuită efectiv căpitanilor și companiilor navale până pe 13 mai, la mult timp după plecarea Lusitaniei, în ziua de 1 mai.

Chiar și dacă s-ar fi aflat în posesia lui Turner, acest memorandum nu ar fi avut un efect prea mare.[374] În primul rând, memorandumul nu le ordona căpitanilor să se deplaseze în zigzag; pur și simplu, le descria practica. În al doilea rând, deplasarea în zigzag era, pe atunci, o propunere pe care căpitanii de nave comerciale o considerau ridicolă și față de care nici unul, probabil, nu și-ar fi exprimat aprobarea, mai ales nu căpitanul unei mari nave oceanice de linie. Ideea de a supune pasagerii, mulți dintre ei ființe distinse, de la clasa întâi, mișcărilor dificile și neregulate ale unei direcții de deplasare în zigzag era dincolo de judecata rațională.

Acum, în largul oceanului, Lusitania menținea o viteză medie de 21 de noduri, cu șase noduri mai mare decât viteza maximă la care putea ajunge un submarin, când se afla la suprafață, și de peste două ori mai mare decât cea pe care o putea atinge când era complet în imersiune.

Era, de asemenea, o viteză mai mare decât a oricărei alte nave civile aflate încă în circulație. Duminică după-amiază, Lusitania a ajuns repede din urmă și a depășit vasul de linie american New York, la bordul căreia se afla și actrița shakespeariană Ellen Terry.

În acea duminică, Dwight Harris, newyorkezul care se îndrepta către Anglia pentru a se căsători, a plănuit ce avea să facă, dacă Lusitania era, într-adevăr, torpilată. A scris: „Am aruncat o privire împrejur și am hotărât că, dacă s-ar întâmpla ceva în «Zona de Război», să mă duc la prora, dacă ar fi posibil“[375]. Întâi, însă, a plănuit să-și recupereze centura de salvare făcută pe comandă, pe care și-o cumpărase de la Wanamaker, din New York.

---

[355] The New York Times, 12 septembrie 1909.

[356] „Answers of the Petitioner to the Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins“, Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, p. 4); Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 227.

[357] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[358] Scrisoarea lui Meriheina a fost republicată într-un articol de ziar neidentificat, „Saves 15 Lusitania passengers, then writes to wife from raft“ („Salvează 15 pasageri de pe Lusitania, pe urmă îi scrie soției de pe plută“), aflat în posesia Societății Istorice din New York. Este citat, de asemenea, în Kalafus et al., Lest We Forget.

[359] Kalafus et al., „William Meriheina: An Inventive Survivor“ („William Meriheina, un supraviețuitor inventiv“), în Encyclopedia Titanica, 29 martie

2014 (la adresa: http://www.encyclopedia-titanica.org/documents/William-meriheina-an-inventive-survivor.pdf).

[360] „Saves 15 Lusitania passengers, then writes to wife from raft“, articol de ziar neidentificat (Societatea Istorică din New York).

[361] Mărturie a lui Charles E. Lauriat Jr, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, p. 87 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[362] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 3.

[363] Citat în „Mr. Charles Emelius Lauriat, Jr.“, la rubrica „People“, „Saloon (First Class) Passenger List“, pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www.rmslusitania.info/people/saloon/charles-lauriat).

[364] Lauriat, Reclamație. Această reclamație a lui Lauriat, depusă la Comisia Mixtă pentru Reclamații, numără sute de pagini și conține numeroase detalii despre călătoria sa, până la numărul de valize pe care le adusese cu el și unde anume le depozitase. Reclamația lui aruncă lumină și asupra relației sale cu fiica și nepoata lui Thackeray.

[365] „Answers of Petitioner to Interrogatories Propounded by Hunt, Hill & Betts“ („Răspunsurile petiționarului la chestionarele propuse de Hunt, Hill & Betts“), Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, p. 58 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[366] Memorandum adresat căpitanului și căpitanului secund, Lusitania, 21 noiembrie 1914 (Arhivele companiei Cunard, GM 22/1/1).

[367] „Answers of the Petitioner to the Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins“, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, p. 5); „Memorandum as to Master's Actions“ („Memorandum cu privire la

acțiunile comandantului“), în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[368] „Instructions for Owners and Masters“ („Instrucțiuni pentru proprietari și comandanți“), în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii). Un memorandum al Amiralității din mai 1915, intitulat „Note despre mine și torpile“, îi instruia pe căpitanii de nave ce să facă în cazul în care găseau o torpilă plutind pe mare. Primul, și poate cel mai înțelept, sfat: „Nu lovi vârful torpilei“ (colecția Bailey/Ryan).

[369] Telegramă a amiralului John Jellicoe către Amiralitate, 23 martie 1915 (Arhivele Churchill, CHAR 13/62/83). În telegrama sa, Jellicoe povestea scufundarea submarinului U-29 și lăuda „manevrarea marinărească“ a navei Dreadnought, dar insista, cu toate acestea, să fie păstrat secretul cu privire la scufundare. Într-o proză telegrafică, el scria: „Pentru inamic, trebuie să fie foarte deconcertant când submarinul a dispărut, iar cauza pierderii e neștiută“.

[370] „Instructions for Owners and Masters“, în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[371] „Instructions for Owners and Masters“, în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[372] Memorandum confidențial, 16 aprilie 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); „Answers of the Petitioner to the Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins“, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, pp. 5–6).

[373] „Answers of Petitioner to Interrogatories Propounded by Hunt, Hill & Betts“, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite, New York, p. 4).

[374] Spre exemplu, marinarul de pe Lusitania Leslie Morton a scris, într-o scrisoare către Associated Press, că „deplasarea în zigzag a navelor

comerciale nu fusese introdusă la vremea respectivă și, de asemenea, se considera, pe baza practicii și a precedentelor, că o navă care se deplasa cu 16 noduri sau mai mult era protejată de atacurile submarinelor“ (Morton către Associated Press, 15 mai 1962 –arhiva personală Morton, DX/2313, Merseyside). În timpul procesului companiei Cunard de la New York, pentru stabilirea obligațiilor referitoare la despăgubiri, Thomas Taylor, un căpitan din cadrul companiei Cunard, a mărturisit că navele comerciale nu au început să se deplaseze în zigzag decât după cinci luni de la scufundarea Lusitaniei. Întrebat dacă s-ar fi gândit să procedeze astfel înainte de dezastru, el a spus: „Nu, n-am fi procedat astfel. Nu ne-am gândit niciodată la asta, până la momentul respectiv“ (mărturia lui Thomas M. Taylor, în Petiția Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 [Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, pp. 907, 911, 915]).

[375] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

CAMERA 40; QUEENSTOWN; LONDRA: PROTEJAREA NAVEI ORION

Mesajele radio germane interceptate de Camera 40 provocaseră o neliniște profundă în cadrul Amiralității. Dar nu pentru Lusitania își făcea griji Amiralitatea, ci pentru HMS Orion, una dintre navele de luptă cele mai mari și mai puternice ale Marii Britanii, un „super-cuirasat“. Vasul fusese reechipat la Devonport, pe coasta de sud-vest a Angliei, și se pregătea să navigheze acum către nord, pentru a se alătura din nou Marii Flote la Scapa Flow.

Duminică, 2 mai, șeful Statului-Major al Amiralității, Oliver „cel Prost“, a trimis o notă către șeful Statului-Major al Forțelor Navale, Jacky Fisher, în care îi recomanda ca plecarea navei Orion să fie amânată. „Cu fiecare noapte în care așteptăm, luna și riscul vor descrește“, scria el.[376]

Fisher a fost de acord și, la ora 13:20, Oliver i-a trimis o telegramă comandantului suprem al Flotei, amiralul Jellicoe, ordonându-i să mai țină un timp vasul Orion la Devonport. În aceeași după-amiază, Amiralitatea i-a solicitat, de asemenea, lui Jellicoe, „având în vedere pericolul submarin de la vest de coastele de vest ale Irlandei“[377], să ia măsuri de precauție, ca să protejeze navele mai mici, precum cele de cărbuni și cele auxiliare.

În următoarele câteva zile, Oliver a trimis avertizări explicite altor două nave militare, HMS Gloucester și HMS Earl of Edinburgh, și i-a ordonat unei a treia, HMS Jupiter, să urmeze o rută nou deschisă, așa-numitul Canal de Nord, considerat mult mai sigur decât drumurile alternative.[378] Amiralitatea închisese ruta mai înainte, din cauza minelor germane, dar o declarase din nou sigură pe 15 aprilie și o făcuse accesibilă imediat navelor militare, dar nu și celor comerciale.[379] Ruta trecea printre Scoția și Irlanda, printre ape mărginite de țărmuri prietenoase și patrulate din greu de Marina Britanică.

În ciuda siguranței Canalului de Nord, amiralul Oliver a dat ordine ca Jupiter să fie escortat de distrugătoare.[380]

În acea duminică, au apărut mai multe vești despre Canalul de Nord.[381] Amiralul Richard Webb, șeful Diviziei Comerciale a Amiralității, care, pe timp de război, avea autoritate asupra întregii navigații comerciale britanice, a primit înștiințarea că noua rută avea să fie de-acum deschisă tuturor vaselor, de fapt, comerciale și militare deopotrivă. Acest lucru însemna că navele de linie și cargourile civile, care călătoreau către Liverpool, puteau, de-acum înainte, să evite cu totul zona de „Apropiere dinspre Vest“ și să navigheze, în schimb, pe la nord de Irlanda, apoi să vireze la dreapta și să se îndrepte spre Liverpool dinspre nord.

Amiralul Webb nu le-a transmis această nouă informație companiei Cunard sau Lusitaniei.

În cea mai mare parte a zilei de duminică, Amiralitatea a urmărit, de asemenea, înaintarea petrolierului american avariat Gulflight, remorcat și escortat de Marină.[382] La ora 16:05, în acea după-amiază, s-a raportat că nava făcea „progrese“. Două ore mai târziu, a ajuns la insula St. Mary’s din arhipelagul Scilly, cu teuga cvasiscufundată, elicea sa fiind vizibilă la pupa.

La Queenstown, în Irlanda, consulul de aici al Americii a deschis un ziar și a citit pentru prima dată despre avertismentul pe care ambasada germană îl publicase în ziarele americane, în ziua precedentă.

Consulul era Wesley Frost, care tocmai își începea un al doilea an de serviciu la Queenstown. Orașul era încă un port esențial, deși navele de linie cele mai mari ale companiei Cunard nu mai opreau acolo, deoarece „atinseseră fundul“ în rada sa de prea multe ori. Frost știa că Lusitania era, în acel moment, în drum spre Liverpool, dar nu și-a făcut vreo grijă deosebită. „Aluzia la Lusitania era destul de evidentă“ – își amintea el mai târziu –, „dar personal nu mi-a trecut prin cap nici un moment că germanii

ar întreprinde, cu adevărat, un atac împotriva ei. Vinovăția unui asemenea act părea prea strigătoare la cer și prea grosieră, pentru ca un popor inteligent s-o ia asupra sa.“[383]

În aceeași duminică, cu mult mai la sud, la Londra, ambasadorul american Walter Page, șeful lui Frost, și-a rezervat puțin timp ca să-i scrie o scrisoare fiului său, Arthur, redactor la editura din New York pe care ambasadorul și partenerul lui, Frank Doubleday, o înființaseră în 1899.

Page era până în măduva oaselor anglofil. Telegramele lui erau în mod constant favorabile Marii Britanii și, de nenumărate ori, îl surprinseseră pe președintele Wilson ca fiind categoric non-neutre. De fapt, Wilson își pierduse de acum încrederea în Page, deși ambasadorul nu părea să fi aflat.[384] Președintele îi lăsase destule indicii, totuși, omițând adeseori să răspundă comunicatelor lui Page. Prezența colonelului House la Londra, în calitate de emisar personal al lui Wilson, ar fi trebuit să fie în sine o dovadă îndeajuns de clară a autorității diminuate a lui Page, dar ambasadorul tot părea să nu priceapă cât de puțin se sinchisea Wilson de el și de informațiile pe care i le furniza.

Page îi scria des fiului său, iar acum, în această scrisoare de duminică, i-a spus despre neliniștea lui că America ar fi putut fi antrenată în război. Mai târziu, această scrisoare avea să pară nefiresc de vizionară: „Aruncarea în aer a unui vas de linie cu pasageri americani ar putea fi preludiul“, a scris ambasadorul. „Aproape că mă aștept la un astfel de lucru“ – adăugând apoi: „Dacă un vas de linie britanic, plin cu americani, ar fi aruncat în aer, ce va face Unchiul Sam? Ce-o să se întâmple?“[385]

---

[376] Telegramă a lui Henry Francis Oliver către Jacky Fisher, 2 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[377] Telegramă a lui Henry Francis Oliver către amiralul John Jellicoe, 2 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[378] Beesly, Room 40, p. 100; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 246.

[379] Beesly, Room 40, pp. 96–97.

[380] Beesly, Room 40, p. 100.

[381] Beesly, Room 40, p. 100.

[382] Telegramă de pe insula St. Mary's din arhipelagul Scilly către Amiralitate, 2 mai 1915, ora 16:05, în Arhivele Amiralității, ADM 137/112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); telegramă de pe insula St. Mary's din arhipelagul Scilly către Amiralitate, 2 mai 1915, ora 18:07, în Arhivele Amiralității, ADM 137/112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); Telegramă a amiralului Devonport către Amiralitate, 2 mai 1915, ora 22:22, în Arhivele Amiralității, ADM 137/112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); registrul „Subs" („Submarine"), 2 mai 1915, orele 10:27, 16:05, și 18:07, în Arhivele Amiralității, ADM 137/4101 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[383] Frost, German Submarine Warfare, p. 186.

[384] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, pp. 48, 120–122; Devlin, Too Proud to Fight, pp. 318–319.

[385] Cooper, Walter Hines Page, p. 306.

U-20: O LINIE PERICULOASĂ

Duminică, la ora 12:30[386], văzându-se între vase de patrulare și distrugătoare, Schwieger a ordonat încă o imersiune rapidă. Șirul de vase din față părea să fie un cordon antisubmarin, între insula Fair, la capătul de sus, și insula Ronaldsay de Nord, din arhipelagul Orkney, la capătul de jos. Schwieger a bănuit că era posibil ca respectivul cordon să fie o prezență permanentă în acele ape. Dacă așa era, a scris el în jurnalul său de bord, pentru a-i avertiza pe alți căpitani, „pare nerecomandabil să se treacă pe lângă această linie în timpul zilei, mai ales când vizibilitatea este foarte bună“.

U-20 s-a deplasat în imersiune următoarele patru ore. La 16:30, Schwieger s-a ridicat la nivelul periscopului și a depistat imediat un vas de patrulare mai departe spre tribord. A coborât înapoi la adâncimea de croazieră.

O deplasare submarină atât de lungă era solicitantă pentru echipajul lui Schwieger. Atmosfera a devenit închisă și fierbinte. Dar era solicitantă mai ales pentru acumulatorii submarinului. Chiar și când se deplasa cu numai 5 noduri, un submarin din categoria lui U-20 putea parcurge o distanță maximă de numai 80 de mile marine până la epuizarea acumulatorilor.

Schwieger a menținut submarinul imersat timp de alte două ore și jumătate. A notat în jurnalul de bord că acumulatorii scoteau un zgomot ca de pocnitori. Până atunci, U-20 parcursese 50 de mile marine cu energie electrică.

La ora șapte seara, Schwieger s-a uitat din nou prin periscop și, spre ușurarea lui, nu a văzut nici o amenințare iminentă. „În imersiune“ – a scris el – „și îndreptându-ne către larg, pentru a scăpa de vasele de patrulare al căror fum se vede încă la pupa.“

Într-o completare la jurnalul de bord, el a notat că, dacă s-ar fi amplasat mai multe distrugătoare dincolo de această linie formată din insula Fair – Ronaldsay de Nord, forțându-i astfel submarinul să rămână în imersiune și mai mult timp, „situația noastră ar fi putut să fie gravă, întrucât acumulatorii ne erau aproape epuizați“. Acestea erau ape adânci – prea adânci, pentru ca U-20 să se ascundă pe fundul mării. Dacă acumulatorii s-ar fi epuizat acolo, Schwieger n-ar fi avut altă soluție, decât să iasă la suprafață și să se deplaseze, până când motoarele lui diesel reușeau să reîncarce sistemul. Dar distrugătoarele, capabile să înainteze cu viteze mai mult decât duble față de viteza maximă a submarinului U-20, n-ar fi întâmpinat nici o dificultate în a-l ajunge din urmă și ar fi început să tragă în el cu mult timp înainte.

După ce a ajuns în siguranță în larg și a trecut de extremitatea nordică a Scoției, Schwieger a stabilit o direcție de deplasare care-l ducea în josul coastelor vestice ale Hebridelor Exterioare, un bastion de insule situate în largul apelor din nord-vestul Scoției. Zona lui de patrulare din largul portului Liverpool era încă la o distanță de trei zile de deplasare.

Ridicarea nivelului mării se redusese, producând valuri de numai un metru. Schwieger a menținut submarinul la suprafață. La ora 21:30, și-a semnat jurnalul de bord, încheind cea de-a treia zi a patrulării sale.

Era de trei zile în larg și nu scufundase nimic – nici măcar nu trăsese cu tunul.

Mai târziu în aceeași noapte, Schwieger a fost chemat pe pasarela de deasupra castelului. Un marinar de cart reperase o potențială țintă. În jurnalul său de bord, Schwieger a descris-o ca pe „o uriașă navă cu aburi neutră, cu numele luminat“. A estimat că era o navă de pasageri daneză, care plecase din Copenhaga și se îndrepta către Montréal. Pentru stabilirea acestui fapt, se poate ca Schwieger să se fi bizuit pe „pilotul său de război“, un ofițer de nave comerciale pe nume Lanz, care se afla la bordul submarinului U-20 pentru a ajuta la identificarea navelor. Combinând cunoștințele lui Lanz cu informațiile dintr-o carte imensă, aflată la bordul oricărui submarin, care oferea imagini și descrieri ale aproape tuturor

navelor aflate în circulație, Schwieger putea fi destul de sigur cu privire la identitatea oricărui vas mare care-i ajungea în raza vizuală.

Deși e clar că Schwieger a considerat nava daneză o țintă potențială, el nu a făcut nici o încercare de atac. Vasul era prea departe în față și se deplasa prea rapid; a apreciat că avea o viteză de cel puțin 12 noduri. „Un atac asupra acestei nave, imposibil“, a scris el în jurnalul de bord.

Această notă a dezvăluit multe despre Schwieger. A demonstrat că el ar fi fost mai mult decât dispus să atace, în cazul în care circumstanțele ar fi fost mai bune, deși a recunoscut că nava era neutră – și nu numai neutră, dar se îndepărta de Marea Britanie și, astfel, era puțin probabil să transporte vreun articol de contrabandă pentru dușmanii Germaniei. Nota a dezvăluit, de asemenea, că n-ar fi șovăit să torpileze un vas de linie plin cu civili.

---

[386] Toate detaliile din acest capitol sunt luate din Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: HALIBUT

Vremea a rămas mohorâtă toată duminica și la începutul zilei de luni. Ploaia și vântul făceau să fie rece pe punți și, pentru a doua zi consecutiv, pasagerii care aveau rău de mare s-au retras în cabinele lor.

În fiecare zi, căpitanul Turner ordona exerciții de utilizare a bărcilor de salvare și de evacuare în caz de incendiu și verificări ale ușilor despărțitoare dintre compartimentele etanșe ale navei. În timpul exercițiilor de utilizare a bărcilor de salvare pe ocean, echipajul nu lansa efectiv nici o barcă, așa cum făcuse la debarcaderul din New York, deoarece efectuarea acestei manevre în timp ce nava era în mișcare avea toate șansele să aibă consecințe fatale pentru oricine se afla în barca de salvare. O navă trebuia să fie complet oprită, înainte ca echipajul să poată coborî în siguranță o barcă.

Aceste exerciții zilnice implicau numai cele două „bărci de urgență“ ale navei, care erau ținute atârnate tot timpul, pentru a fi pregătite, dacă un pasager cădea cumva peste bord sau apărea vreun alt incident. Acestea erau bărcile 13 și 14, pe laturi opuse ale navei. În fiecare dimineață, un grup de membri ai echipajului se aduna la oricare barcă se afla pe bordul de sub vânt al punții, adică partea adăpostită de vânt. John Lewis, ofițer de gradul trei, conducea exercițiile. Oamenii stăteau în poziție de drepți. La comanda lui Lewis – „Încărcați bărcile cu oameni!“ –, ei se urcau în bărci, își puneau vestele de salvare și se așezau în locurile repartizate. Apoi, Lewis lăsa echipajul să plece.

Lewis participa, de asemenea, la inspecțiile zilnice ale întregului vas, efectuate de secundul Jock Anderson, care începeau în fiecare dimineață, la ora 10:30. Alte patru persoane îl însoțeau, în mod obișnuit: medicul de bord principal, medicul-secund, comisarul de bord și însoțitorul de bord-șef. Ei se adunau în fața cabinei comisarului de bord, sau „Biroul Comisarului de bord“, în centrul Punții B, față în față cu cele două ascensoare electrice, apoi începeau să facă turul navei. Verificau câteva cabine și sălile de mese,

saloanele, closetele, cazanele și coridoarele navei, de la Puntea A până la clasa a treia, ca să „vadă dacă totul era curat și în ordine“[387], spunea Lewis. Urmăreau cu atenție deosebită dacă vreun hublou – „deschidere de aerisire“, îl numea Lewis – fusese lăsat deschis, mai ales pe punțile inferioare.

Inspecțiile, exercițiile și alte activități ale echipajului le ofereau pasagerilor un element de diversiune. Marinarul Leslie Morton a devenit un fel de atracție la bordul navei, datorită priceperii lui de a lega noduri complexe. „Țin minte că am aranjat o matiseală de ochi dintr-o parâmă cu opt fire împletite pe puntea teugii, cu o mulțime de pasageri plini de admirație care mă priveau, ceea ce a scos la iveală toate aptitudinile mele histrionice latente“[388], scria Morton. Operația, cel puțin potrivit amintirilor lui, a atras „«Ooo-uri», și «Ah-uri», și alte exclamații zgomotoase“.

Nimeni de la bord nu știa încă de torpilarea petrolierului american Gulflight, din ziua de 1 mai, sau de faptul că incidentul provocase îngrijorare la Washington, în privința siguranței Lusitaniei însăși. Atacul, care întâmplător avusese loc în aceeași zi în care fusese publicat avertismentul Germaniei împotriva trecerii navelor prin zona de război, sugera că anunțul era mai mult decât o simplă cacealma. Ziarul The Washington Times, fără să identifice sursele, afirma că: „Vasul de linie Lusitania, cu câteva sute de americani distinși la bord, navighează către Anglia, în ciuda avertismentelor anonime trimise unor pasageri și a unui avertisment semnat oficial, publicat la rubricile de publicitate ale ziarelor americane – avertizări despre care, ținând seama de ultimele evenimente din zona maritimă de război, încep să apară temeri că s-ar putea dovedi departe de a fi vorbe goale“. Articolul observa, în continuare, că „sute de americani așteaptă, cu sufletul la gură, ca nu cumva rudele lor de la bordul unor astfel de vase să ajungă pe fundul mării“[389].

Articolul informa că oficialitățile federale erau consternate de intențiile Germaniei. O întrebare părea să fie în mintea tuturor: „Ce urmărește Guvernul german? Și-a pus în cap să intre în război cu Statele Unite?“

Nimeni nu se îndoia că incidentul cu petrolierul Gulflight avea să se rezolve pe cale diplomatică, spunea articolul. „Dar ceea ce îngrijorează pe toată lumea este acumularea de dovezi ale faptului că Germania fie își caută de lucru cu Statele Unite, fie că nu îi pasă de posibilitățile creării de probleme.“

Pe măsură ce Lusitania își continua drumul, a început să se instaleze la bord obișnuita plictiseală, iar mesele au devenit tot mai importante. În aceste prime zile ale traversării, pasagerii s-au cunoscut cu vecinii de masă care le fuseseră atribuiți. Pentru Charles Lauriat, era simplu: prietenul său Withington era și vecinul său de masă. Pentru detectivul-polițist din Liverpool, Pierpoint, era și mai simplu: el lua masa de unul singur. Călătorii neînsoțiți se confruntau, însă, cu posibilitatea de a fi așezați alături de ființe obositoare, cu care nu aveau nimic în comun. În mod invariabil, întâlneai persoane fermecătoare și bădărani, persoane timide și lăudăroși; o tânără s-a trezit așezată lângă „un individ foarte dispeptic“[390]. Se stârneau ori se stingeau scântei. Se înfiripau idile.

Dar mâncarea era mereu bună și îmbelșugată, chiar și la clasa a treia, unde felul principal era mazărea uscată albăstruie, la fel ca și brânzeturile Wiltshire și perele, piersicile, caisele și ananasul în conservă. La clasa întâi, mâncarea era mai mult decât bună. Extravagantă. Pasagerilor de la clasa întâi li se ofereau supe, aperitive și o multitudine de antreuri la fiecare masă. În timpul unei traversări, meniul[391] pentru o singură masă cuprindea pește halibut în sos Orléans, fileuri mignon de sole souchet și biban de mare copt în sos Choron (un sos din vin alb, hașme, tarhon, pastă de tomate și ouă); cotlete de vițel, turnedouri de vită cu sos bordelaise, șuncă de Virginia prăjită, carne de oaie, friptură de lișiță, rățușcă hrănită cu frunze de țelină, friptură de pui de bibilică, mușchi de vită și coaste de vită; și cinci deserturi – un soufflé tirolez, o prăjitură cu ciocolată, o tartă cu mere, o prăjitură bavareză au citron[392] și înghețată de două feluri: cu căpșuni și napolitană. Erau atât de multe oferte în meniu, încât compania Cunard se simțise datoare să tipărească o foaie separată cu sugestii de combinații, ca nu cumva să moară cineva de foame din pricina nehotărârii.

Pasagerii beau și fumau. Ambele, din plin. Aceasta era o sursă de profit semnificativă pentru compania Cunard.[393] La bord erau depozitate: 150 de lăzi de whisky Black & White, 50 de lăzi de whisky Canadian Club și 50 de lăzi de gin Plymouth; de asemenea, câte 15 lăzi cu un vin roșu franțuzesc vechi de 11 ani, un Chambertin, un vin alb franțuzesc vechi de 11 ani, un Chablis și 12 butoaie cu bere brună și 10 cu bere blondă. Compania depozita și 30 000 de țigări Three Castles și 10 000 de trabucuri de Manila. De asemenea, se vindeau pe vas trabucuri de Havana și țigări americane fabricate de Phillip Morris. Pentru numeroșii pasageri care-și aduceau pipe, erau achiziționate 255 de kilograme de tutun slab Capstan – „tutun marinăresc“ – și 90 de kilograme de tutun Lord Nelson Flake, ambele tipuri în cutii de câte 115 grame. Pasagerii își aduceau și propriul tutun. Michael Byrne, un comerciant newyorkez pensionat și fost ajutor de șerif, care călătorea la clasa întâi, plănuise, după toate aparențele, să petreacă o bună parte din călătorie fumând. Împachetase cinci kilograme de tutun Old Rover și 300 de trabucuri.[394] În timpul călătoriei, mirosul de tutun ars era mereu prezent, mai ales după masă.

Subiectul de conversație dominant, potrivit pasagerului Harold Smethurst, îl reprezentau „războiul și submarinele“[395].

Theodate Pope se simțea și plictisită, și deprimată. Încă din copilărie, se luptase cu depresia. Theodate se descrisese pe sine cândva ca suferind de o „conștiință exagerată“[396]. De-a lungul perioadei petrecute la Școala Domnișoarei Porter de la Farmington, ea fusese adesea deprimată și chinuită de oboseală. În 1887, când avea 20 de ani, ea scrisese în jurnal: „Lacrimile vin de la sine. Durere de cap toată ziua.“[397] Directoarea și fondatoarea școlii, Sarah Porter, îi oferise consiliere terapeutică. „Înveselește-te“, îi spunea ea lui Theodate. „Fii mereu fericită.“[398] Nu mersese. În anul următor, în martie 1888, părinții o trimiseseră la Philadelphia, să fie examinată și îngrijită de doctorul Silas Weir Mitchell, un medic renumit pentru tratarea pacienților, îndeosebi a femeilor, care sufereau de neurastenie sau de epuizare nervoasă.

Soluția lui Mitchell pentru Theodate fusese tratamentul său faimos pe atunci – „Odihnă“, o perioadă de inactivitate forțată, care dura până la două luni.[399] „La început, și în unele cazuri, timp de patru sau cinci săptămâni, nu-i dau voie pacientului să stea în capul oaselor, sau să coasă, sau să scrie, sau să citească“[400], scria Mitchell în cartea sa, Grăsimea și sângele. „O singură acțiune este permisă: cea necesară pentru spălarea dinților.“ Le interzicea unor pacienți să se întoarcă pe partea cealaltă singuri, insistând să facă acest lucru numai cu ajutorul unei asistente. „În astfel de cazuri, aranjez să fie eliminată materia din intestine și apa în poziție culcată, iar pacientul este ridicat pe un fotoliu la ora de culcare și spălat cu buretele, apoi ridicat din nou în patul proaspăt făcut.“ Pentru cazurile încăpățânate, el păstra șocuri electrice ușoare, aplicate în timp ce pacientul se afla într-o cadă plină. Metoda lui reflecta propria opinie despre femei. În cartea Uzura, sau Ponturi pentru cei epuizați de muncă, Mitchell scria că starea femeilor „ar fi mai bună, dacă le-ar fi foarte puțin solicitat creierul“[401].

Theodate se supusese regulilor tratamentului prin odihnă al lui Mitchell, chiar dacă ea considera că odihna era ultimul lucru de care avea nevoie. Scria: „Mă bucur mereu când sunt atât de ocupată, încât nu mă pot opri să mă gândesc la tristețea vieții“[402]. Tratamentul nu-i ajutase. Și, de fapt, abordarea doctorului Mitchell avea să fie supusă, în scurt timp, unei reevaluări la nivel național. În 1892, o scriitoare, pe nume Charlotte Perkins Gilman, publicase o povestire populară, Tapetul galben, în care atacase tratamentul prin odihnă al lui Mitchell. Gilman devenise pacienta lui în 1887, cu un an înainte de tratamentul aplicat lui Theodate, suferind de ceea ce o generație ulterioară avea să descrie ca depresie postnatală. Gilman petrecuse o lună la clinica doctorului Mitchell. Ulterior, el îi scrisese sfaturi privitoare la modul în care trebuia să își continue viața după tratament: „Du o viață cât mai domestică posibil. Ține copilul lângă tine tot timpul. Culcă-te timp de o oră după fiecare masă. Să ai o viață intelectuală de numai două ore pe zi.“[403]

Plus: „Nu mai pune mâna pe stilou, pensulă sau creion toată viața“[404].

Gilman afirma că tratamentul lui Mitchell o adusese „în pragul nebuniei“. Scrisese povestirea, spunea ea, ca să le avertizeze pe potențialele paciente de pericolul pe care-l reprezenta doctorul acela, „care a fost cât pe ce să mă aducă la nebunie“[405].

Theodate se luptase în continuare cu depresia și după ce împlinise 30 de ani. În toamna lui 1900, când avea 33, depresia fusese cât pe ce să-i curme dragostea pentru artă și arhitectură. „Simt că lumea mea materială își pierde puterea de a mă satisface sau de a mă răni – ea nu mai este vitală pentru mine“[406], scrisese ea în jurnal. „Mă închid în mine și-mi găsesc plăcerea în lumea interioară, care era refugiul meu constant când eram copil.“ Chiar și interesul ei pentru pictură începuse să scadă în intensitate. Scrisese: „Picturile au murit demult pentru mine – cele care-mi plac îmi plac numai la prima vedere, după aceea sunt pigment de culoare și nimic mai mult; ca să folosesc o expresie vulgară, «niște acrituri»“[407]. Arhitectura o captiva în continuare, dar cu mai puțină forță. „Interesul meu pentru arhitectură a fost dintotdeauna mai intens decât interesul meu pentru orice altă manifestare artistică. Și, pe cuvântul meu, cred că n-a murit încă – nu cu totul.“[408] Se „săturase“, scria ea, să vadă „cum se înalță aceste cotețe canelate, ca niște foițe de hârtie, foarte colorate – și scrâșnesc din dinți, când le văd.“[409]

Ea și Edwin Friend mâncau împreună și, cel puțin o vreme, au împărțit masa cu un doctor tânăr din Saratoga Springs, New York, pe nume James Houghton și cu una dintre personalitățile mai celebre de pe vas, Marie Depage, o asistentă care, împreună cu soțul ei medic, Antoine, deveniseră faimoși pentru îngrijirea belgienilor răniți în război. Depage își petrecuse ultimele două luni strângând bani pentru a susține activitatea lor comună, dar acum se întorcea în Europa, să-și vadă fiul, pe Lucien, înainte ca el să fie trimis pe front. Doctorul Houghton, aflat în drum spre Belgia, ca să-l ajute pe soțul Mariei Depage, a destăinuit, la un moment dat, că, în noaptea dinaintea plecării Lusitaniei, semnase un nou testament.

Astfel de discuții n-o mișcau pe Theodate. Ea scria: „Cred cu tărie că nu este nimeni pe vas căruia să-i pese de viață la fel de puțin cât îmi pasă mie“[410].

Margaret Mackworth și tatăl ei, D.A. Thomas, stăteau la o masă din sala de mese de la clasa întâi cu un doctor american și cumnata lui, Dorothy Conner, de 25 de ani, din Medford, Oregon. Aceasta era o femeie energică și sinceră. Și ea era plictisită și înclinată spre remarci pripite. La un moment dat, a zis: „Nu pot să mă abțin să sper că vom avea parte de vreo emoție puternică, măcar atunci când vom naviga în amonte pe Canal“[411].

Margaret remarcase numărul neobișnuit de mare de copii de pe lista cu pasageri. „Noi am observat asta cu multă mirare“[412], scrisese ea. Pusese acest lucru pe seama faptului că erau familii care se mutau din Canada în Anglia, ca să fie aproape de soții și de tații care luptau în război.

Luase în serios avertismentul ambasadei germane și-și spunea că, în caz de nenorocire, trebuia să-și înfrângă instinctul de a fugi de îndată pe puntea bărcilor și să se ducă, în schimb, mai întâi în cabina ei, ca să-și ia vesta de salvare.

Preston Prichard, tânărul student la medicină care se îndrepta spre casă din Canada, s-a trezit așezat la o masă lungă, în sala de mese de la clasa a doua, față în față cu o tânără pe nume Grace French, din Renton, Anglia, care se număra printre acei pasageri transferați pe Lusitania de pe Cameronia. Ea părea să manifeste interes pentru Prichard sau, cel puțin, considera că merita să-l cerceteze în oarecare detaliu. Văzuse că avea o cravată îngustă, cu o dungă roșie, și fusese îndeajuns de atentă, ca să-și dea seama că avea doar două costume, „un costum din serj bleumarin, foarte elegant, și un costum verde, mai mult pentru purtat zi de zi“[413]. Îi observase și acul de cravată cu capete din rocă vulcanică. „În ceea ce privește capetele din rocă vulcanică, mi le amintesc limpede, pentru că tatăl meu a avut cândva unele asemănătoare și-mi luau ochii, și, din câte pot eu să-mi amintesc, el purta mereu agrafa.“

Prichard era simpatic și amuzant, și știa o mulțime de povești. Era și foarte chipeș. „Ne menținea buna-dispoziție, povestind diferitele experiențe pe

care le avusese în timpul călătoriilor lui și era foarte drăguț cu toată lumea“, a scris Grace. „I-am apreciat eforturile, căci mi-a fost foarte rău – rău de mare – pe toată durata călătoriei și [el] a fost deosebit de drăguț cu mine.“

Ea a remarcat-o, de asemenea, pe tânăra norocoasă, englezoaică și ea, căreia îi fusese repartizat locul de lângă Prichard. Cu o urmă de răutate felină, domnișoara French a descris-o pe această potențială rivală ca fiind „foarte scundă“, cu „păr șaten deschis, cu mult fard pe față și cred că a fost în vizită în California, cel puțin vorbea o mulțime despre frumusețile și avantajele ei“[414]. A adăugat: „Erau buni prieteni în timpul meselor“.

Pe lângă faptul că juca whist, Prichard participa și la pariurile pentru milele parcurse și la diverse sporturi de punte, inclusiv la lupta cu odgonul și la o cursă cu obstacole improvizată. „O parte din noi jucam un joc cu coarda în fiecare zi“[415], își amintea o tânără. La un moment dat, un alt participant, un tânăr, încercase să utilizeze coarda de sărit ca s-o prindă pe ea în lasou, dar nu reușise. Prichard ieșise în față și-i arătase întregului grup cum se făcea lucrul acesta. Părea să fie expert la aruncarea lasoului și prindea mulți jucători. „Nu l-am mai văzut niciodată după asta“[416], spunea femeia.

Aceeași pasageră a atins un aspect deosebit al vieții la bordul unei nave atât de mari: puteai întâlni pe cineva care te interesa într-un fel sau altul, dar, dacă nu se întâmpla ca persoana respectivă să fie repartizată la masa ta, sau în camera ta, sau dacă nu ocupa scaunul de pe punte de lângă tine, aveai șanse mici să construiești o legătură mai strânsă. Nava era prea mare. Gertrude Adams, o pasageră de la clasa a doua, care călătorea cu fiica ei de doi ani și jumătate, scria mai târziu: „Erau atât de mulți oameni pe navă, încât era ca și cum ai fi trăit într-un oraș: vedeai oameni noi în fiecare zi și nu știai niciodată cine erau“[417].

Faptul că atât de multe cunoștințe întâmplătoare și-l aminteau într-o măsură oarecare era o dovadă a popularității lui Prichard.

Seara, oaspeți selecți erau invitați să stea la o masă în capul căreia se afla secundul Anderson sau la masa căpitanului Turner, în acele situații în care Turner se arăta gata să-și înăbușe antipatia față de obligațiile sociale.[418] De regulă, el prefera să ia masa în cabina lui sau pe puntea de comandă. Îi plăcea foarte mult puiul și, în timpul unei mese, aproape că și-a înnebunit prim-ofițerul cu ambiția lui de a roade și ultima bucățică de carne de pe un copan.

---

[387] Mărturie a lui John I. Lewis, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, p. 598).

[388] Morton, The Long Wake, p. 101.

[389] Washington Times, 3 mai 1915.

[390] Scrisoare a lui Grace French către Prichard, 10 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[391] Meniuri, SAS/33D/2/13b, Merseyside.

[392] „Cu lămâie“ (fr. - n. trad.).

[393] Toate informațiile din acest paragraf sunt preluate din Arhivele companiei Cunard, D42/B4/45: procese-verbale din 18 februarie 1915; 10 martie 1915; 21 aprilie 1915; 5 mai 1915.

[394] Scrisoare a lui Michael Byrne către William Jennings Bryan, 8 iunie 1915, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[395] Harold Smethurst, „Hand-Written Account“ („Relatare manuscrisă“), DX/2085, Merseyside.

[396] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 1, p. 3.

[397] Katz, Dearest of Geniuses, p. 20.

[398] Katz, Dearest of Geniuses, p. 19.

[399] Katz, Dearest of Geniuses, p. 22.

[400] Mitchell, Fat and Blood, p. 42.

[401] Mitchell, Wear and Tear, p. 47.

[402] Katz, Dearest of Geniuses, p. 22.

[403] Knight, „All the Facts of the Case“, p. 277.

[404] Knight, „All the Facts of the Case“, p. 277.

[405] Knight, „All the Facts of the Case“, p. 259. Deși povestirea lui Gilman i-a măcinat din popularitate lui Mitchell, asta nu l-a oprit pe Woodrow Wilson, la puțin timp după alegerea sa ca președinte, în 1912, să facă un consult la clinica lui Mitchell. Timp de mai mult de un deceniu, Wilson avusese mici atacuri cerebrale și alte probleme de sănătate legate de o tulburare vasculară cerebrală nediagnosticată, având parte inclusiv de un moment foarte neplăcut, când și-a pierdut temporar vederea la ochiul stâng, în 1906, pe când era președintele Universității Princeton. Doctorul Mitchell a prognozat că Wilson nu avea să supraviețuiască până la sfârșitul primului său mandat. I-a recomandat odihnă, mișcare și o dietă sănătoasă și l-a sfătuit pe președinte să mențină stresul la un nivel minim (Link, Dr. Grayson’s Predicament, pp. 488–489).

[406] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 5, p. 1.

[407] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 5, p. 1.

[408] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 5, p. 1.

[409] S. Smith, Theodate Pope Riddle, cap. 5, p. 1.

[410] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[411] Mackworth, This Was My World, p. 242.

[412] Mackworth, This Was My World, pp. 241–242.

[413] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 12 noiembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[414] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 20 noiembrie 1915 (arhiva personală Prichard). Mike Poirier susține că această femeie era irlandeză.

[415] Scrisoare a Olivei North către doamna Prichard, 11 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[416] Scrisoare a Olivei North către doamna Prichard, 11 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[417] Scrisoare a Gertrudei Adams către doamna Prichard, nedatată (arhiva personală Prichard).

[418] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 50.

U-20: NECAZUL CU TORPILELE

Luni, dis-de-dimineață, U-20 naviga printr-o lume de cobalt și cantalup. „Vreme foarte frumoasă“[419], scria Schwieger într-o notă din jurnalul său de bord, la ora 4 dimineața. Submarinul se afla în apropiere de Sule Skerry, o insuliță de la vest de arhipelagul Orkney, cu un far de 27 de metri înălțime, despre care se spunea că era cel mai îndepărtat și mai izolat far din Insulele Britanice.

Schwieger naviga pe un curs de sud-vest. Nu văzuse vreo țintă, nici vreo amenințare, și putuse rămâne la suprafață toată ziua. Spre seară, la ora 18:50, depistase, în sfârșit, o țintă potențială, un vas cu aburi de vreo 2 000 de tone. Arbora un steag danez la pupa, dar pilotul de război al lui Schwieger, Lanz, credea că steagul era un vicleșug și că nava era, de fapt, un vas britanic plecat de la Edinburgh. Se îndrepta către U-20. Schwieger ordonase imersiune rapidă, la adâncime de periscop.

Acum începea coregrafia complexă care avea să hotărască dacă nava respectivă se putea adăuga la punctajul lui personal de tonaj scufundat. Oamenii alergau înainte și înapoi, sub îndrumarea mecanicului-șef al navei, pentru a ajuta la menținerea submarinului în poziție orizontală, în timp ce cârmacii reglau cârmele orizontale și verticale. Schwieger înălța și cobora periscopul la intervale scurte, ca să nu piardă vasul cu aburi din vedere, dar să reducă pe cât posibil perioada în care periscopul și urma lui erau vizibile la suprafață.

Cu telemetrul său, Schwieger măsurase distanța la care se afla nava și viteza ei. Un alt indicator al vitezei era înălțimea la care se ridica apa la prora țintei.[420] Cu cât era mai sus și mai albă, cu atât mai rapidă era nava. Dacă ar fi fost o navă de luptă franceză, Schwieger ar fi trebuit să se uite foarte atent, deoarece Marina franceză vopsea dâre false de apă pe prorele navelor sale militare, încercând să încurce calculele comandanților de submarine.

Schwieger avea două tipuri de torpile la bord – un model vechi, din bronz, și torpilele cele mai noi, G6. Torpila G6, sau „giro“, era mai mare și mai sigură, dar Schwieger alesese unul dintre modelele din bronz probabil pentru a păstra torpilele mai bune pentru ținte mai importante, precum transportoarele de trupe, cele pe care avea să le vâneze în golful Liverpool. Echipajul armase torpila și-i umpluse cu apă tubul de lansare – unul dintre cele două tuburi de la prora submarinului U-20. Submarinul mai avea și alte două tuburi la pupa.

Marinarii de la hidroplane se străduiau să mențină submarinul cât de stabil și orizontal cu putință, ca nu cumva castelul să se ridice prea sus și să trădeze prezența submarinului sau periscopul să coboare sub nivelul apei și să facă imposibilă reperarea.

Cargoul se apropiase evident fără să știe că U-20 se afla în fața lui. Schwieger își poziționase submarinul la un unghi drept în raport cu direcția de deplasare a navei și înaintase încet, ca să păstreze „direcția“, doar atât de multă mișcare înainte cât să mențină în funcțiune hidroplanele și cârma. Submarinul era, de fapt, o țeavă de armă și trebuia îndreptat în direcția potrivită, în momentul în care se lansa torpila.

Un membru al echipajului strigase de la prora: „Torpilă pregătită!“

Torpilele erau arme de mare putere – atunci când funcționau. Schwieger nu avea încredere în ele, și pe bună dreptate. Potrivit unui calcul german, 60% dintre tentativele de lansare a torpilelor eșuau.[421] Torpilele își schimbau direcția de deplasare. Se deplasau la o adâncime prea mare și treceau pe sub ținte. Mecanismele lor declanșatoare se stricau; focoasele lor nu detonau.

Trimiterea lor la țintă era o artă. Cu ajutorul imaginii limitate oferite de periscop, un căpitan trebuia să estimeze viteza cu care se deplasa ținta, direcția ei și distanța față de submarin. El nu ochea ținta în sine, ci un punct mult în față, ca și cum ar fi tras în ținte din argilă lansate în aer.

Poveștile cu accidente nefericite provocate de torpile erau frecvente printre echipaje. Un submarin înregistrase trei încercări eșuate de lansare de torpile

în 24 de ore.[422] La cea de-a treia încercare, torpila se întorsese pe neașteptate și se deplasase în cerc înapoi către submarin și fusese cât pe ce să-l lovească. Un alt submarin, UB-109, dintr-o categorie utilizată în primul rând pentru patrulări în zone costiere, încercase să lanseze un atac în timp ce era la suprafață.[423] Prima torpilă, lansată de la pupa, ieșise din tub și se scufundase imediat. Căpitanul manevrase submarinul ca să poată trage din nou, de astă dată de la prora. Dar, potrivit unui raport al serviciilor secrete britanice de informații, „această torpilă a ieșit la suprafață de cinci-șase ori, a descris un cerc complet și a ratat și ea ținta“.

Torpilele erau scumpe și grele. Fiecare costa până la 5 000 de dolari – peste 100 000 în dolarii de astăzi – și cântărea peste 1 360 de kilograme, de două ori greutatea unui automobil Ford Model T. Submarinul lui Schwieger avea spațiu numai pentru șapte, dintre care două trebuia să fie ținute în rezervă, pentru călătoria de întoarcere.

Dacă performanța evaluată de Marina germană era valabilă pentru Schwieger în timpul patrulării, însemna că, în cazul în care lansa toate cele șapte torpile ale sale, numai trei reușeau să lovească o navă și să explodeze.

Ținta lui Schwieger – presupusa navă britanică arborând steagul danez – se apropia în continuare.[424] Era la o distanță de 300 de metri, echivalentul submarin al traiectoriei întinse a unui proiectil, când Schwieger dăduse ordin să se tragă. Ordinul fusese repetat de la un capăt la celălalt al submarinului.

Ceea ce ar fi trebuit să urmeze era un șuierat și o trepidație, în timp ce torpila ieșea din tub, după care o înălțare bruscă, perceptibilă, a prorei, din cauza pierderii de greutate, imediat stăpânită de oamenii de la hidroplane.

Dar Schwieger nu auzise nimic și nu simțise nimic. Liniște absolută.

Torpila nu plecase din tub. Un rateu – un mecanism de blocare nu reușise să se deblocheze.

Ținta își continuase drumul în apele sigure, adânci, ale Atlanticului de Nord, echipajul său neavând habar, după toate aparențele, de cât de aproape fusese de un dezastru.

---

[419] Schwieger, Jurnal de război.

[420] Noaptea, navele rapide, cu toate farurile acoperite de apă, se dădeau de gol prin strălucirea siajului alb, care li se suia pe proră. Problema devenea acută atunci când o navă trecea prin ape expuse la fosforescența provocată de anumite organisme marine. Unii membri ai echipajelor de pe submarine au relatat că trăiseră un sentiment de uimire la vederea siajelor de la prora, generate de distrugătoarele care goneau, chiar dacă acelea erau oponenții lor cei mai letali. Un membru al echipajului a numit „priveliștea“ cu pricina „încântătoare“. Comandantul de submarin Georg von Trapp a scris că, în astfel de momente, părea că distrugătoarele „purtau mustăți albe“ (Von Trapp, To the Last Salute, p. 75; Neureuther & Bergen, U-Boat Stories, pp. 112, 199).

[421] Notele traducătorului, la Arno Spindler, Der Handelskrieg mit UBooten (Războiul comercial cu submarine), Sertarul 2, Colecția Bailey/Ryan; Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 165; Richard Wagner, „Lusitania's Last Voyage“, Jurnal, Primăvara 2005 (la adresa: http://www.beyondships.com/files/hLUSITANIAarticler.pdf, p. 3).

[422] „U-58: Interrogation of Survivors“ („U-58: Interogarea supraviețuitorilor“), în Arhivele Amiralității, ADM 137/4126, p. 5 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[423] „Report of Interrogation of Survivors of UB-109“ („Raport de interogare a supraviețuitorilor submarinului UB-109“), în Arhivele Amiralității, ADM 137/4126, p. 7 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[424] Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: SOARE ȘI FERICIRE

William Meriheina, de la General Motors: „Marți – reluarea jocurilor de pe punte. Vreme însorită grozavă.“[425]

Nellie Huston (31 de ani), de la clasa a doua, care mergea acasă, în Anglia: „Marți: N-am scris o scrisoare în fiecare zi, observi. Sâmbătă seara, după ce ți-am scris, m-am dus să mă culc și am avut o noapte bună. Am primit patul de sus și chiar nu știu dacă trebuia să pot sări direct în el, dar am încercat și n-am putut, așa c-a trebuit să chem însoțitorul de bord, să-mi aducă o scară. Se pare că le lipsesc multe lucruri, așa c-a trebuit să aștept destul de mult. El a încercat să mă convingă să sar în pat, dar eu am fundul prea mare.“[426]

Jane MacFarquhar, din Stratford, Connecticut, care călătorea la clasa a doua cu fiica ei, Grace, de 16 ani: „Cred c-ar fi cu neputință de găsit o companie mai fericită de pasageri. Erau de toate vârstele: un număr mare de bebeluși în brațele mamelor lor, copii de diverse vârste și bărbați și femei până la vârsta de 70 de ani. Lumea se bucura din plin de jocuri pe punte în timpul zilei, iar serile se bucura de concerte – soarele și fericirea făcând aproape imposibile gândurile la pericol.“[427]

Charles Lauriat: „Pe măsură ce zilele treceau, pasagerii păreau să se bucure tot mai mult de ele, și-și făceau cunoștințe, așa cum îți faci când traversezi oceanul“[428].

Dorothy Conner (25 de ani), din Medford, Oregon, de la clasa întâi: „N-am mai trecut niciodată printr-o călătorie mai lipsită de evenimente sau mai stupidă“[429].

---

[425] „Saves 15 Lusitania passengers, then writes to wife from raft“ („Salvează 15 pasageri de pe Lusitania, pe urmă îi scrie soției de pe plută“), aflat în posesia Societății Istorice din New York.

[426] Scrisoare a lui Nellie Huston către „Ruth“, 1 mai 1915, apud Kalafus et al., Lest We Forget.

[427] „Narrative of Mrs. J. MacFarquhar“ („Narațiunea d-nei J. MacFarquhar“), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[428] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 69.

[429] Relatarea lui Dorothy Conner, apud Kalafus et al., Lest We Forget.

CAMERA 40: ORION NAVIGHEAZĂ

Marți, pe 4 mai, Amiralitatea a decis că nu mai putea ține vasul HMS Orion la Devonport, dar a luat măsuri de precauție, ca să fie sigură că supercuirasatul ajungea în siguranță la baza Marinei de la Scapa Flow.

Amiralul Oliver a ordonat ca nava să plece în noaptea aceea, la adăpostul întunericului, și a dat instrucțiuni precise să navigheze 50 de mile marine spre vest, până trecea de insulele Scilly, apoi să vireze spre nord și să se mențină la cel puțin 100 de mile în largul coastelor irlandeze, cât mai dura călătoria.[430] A repartizat, de asemenea, patru distrugătoare – HMS Laertes, Moorsom, Myngs și Boyne –, ca să servească drept escortă, până când Orion ajungea în largul oceanului.

O succesiune de rapoarte către Amiralitate[431] oferă o relatare pas cu pas a înaintării vasului Orion, inclusiv a modificărilor de viteză. A fost nava cel mai atent urmărită în largul oceanului.

Înregistrările telegrafice ale Amiralității arată că nu s-a făcut absolut nici o referire la Lusitania, de acum aflată de patru zile în plin voiaj și la jumătatea drumului între o parte și cealaltă ale Atlanticului.

La Londra, în Camera de Război de la Amiralitate, ajungeau mesaje care anunțau noi reperări de submarine și noi atacuri. În dimineața de duminică, 2 mai, o navă franceză, Europe, fusese torpilată și scufundată în largul arhipelagului Scilly.[432] Un paznic de far din altă parte raportase că distinsese un „vas cu aburi fugărit de un submarin“. O navă de transport de cărbuni a Amiralității, Fulgent, fusese torpilată în largul stâncilor Skelling Rocks, la vest de Irlanda; nouă membri ai echipajului ei fuseseră salvați și ajunseseră la Galway luni seara. Marți, 4 mai, dimineața devreme, un observator a raportat că reperase un submarin la suprafață, la nord-vest de

Frenchman's Rock – „Stânca Francezului" – din arhipelagul Scilly. Îl văzuse deplasându-se spre est, pe urmă intrând în imersiune. În aceeași dimineață, la ora 3:15, un paznic de coastă a raportat o „perdea mare de flăcări"[433], înălțându-se de pe marea din largul comitatului Mayo.

În Camera 40, însă, comandantul Hope și spărgătorii lui de coduri nu auziseră nimic nou de la Kptlt. Walther Schwieger. Submarinul său era prea departe de Germania ca să încerce să comunice prin unde radio. Camera 40 nu putea decât să presupună că Schwieger era tot în drum spre zona sa de patrulare din Marea Irlandei.

A fost un moment ciudat din istoria războiului naval. Camera 40 știa că un submarin se îndrepta spre sud, către Liverpool; știa istoricul acelui submarin; știa că se afla, în acel moment, undeva în Atlanticul de Nord, având ordine să scufunde transportoarele de trupe și orice alt vas britanic pe care-l întâlnea; și știa, de asemenea, că submarinul era înarmat cu îndeajuns de multe proiectile și torpile, încât să scufunde o duzină de nave. Era ca și cum s-ar fi știut că un anumit criminal umbla liber pe străzile Londrei, înarmat cu o anumită armă, și că avea să dea, mai mult ca sigur, o lovitură într-un anumit cartier în următoarele zile, singura necunoscută fiind momentul exact.

Liniștea nu însemna nimic. La un moment dat, U-20 avea să-și facă prezența cunoscută.

---

[430] Telegramă a Amiralității către Comandantul-Șef de la Devonport, 4 mai 1915, și telegramă a lui Stockton către Amiralitate, 5 mai 1915, ambele în „Home Waters: General Operation Telegrams" („Apele interioare. Telegrame privind operațiunile generale"), 1–5 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/ 112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[431] Telegramă a Amiralității către Comandantul-Șef, 4 mai 1915; telegramă a Centrului Naval din Devonport către Amiralitate, 4 mai 1915; telegramă a lui Stockton către Amiralitate, 5 mai 1915; telegramă de pe Orion (via

Pembroke) către Amiralitate, 5 mai 1915 și telegramă a Comandantului-Șef, de la sediul principal al Flotei, către Amiralitate, 5 mai 1915 – toate incluse în „Home Waters: General Operations Telegrams“, 1–5 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[432] Registrul „Subs“ („Submarine“), 2 mai 1915, ora 10:30, și 3 mai, ora 2:30, în Arhivele Amiralității, ADM 137/4101 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); The New York Times, 3 mai 1915.

[433] Registrul „Subs“ („Submarine“), 4 mai 1915, ora 3:32, în Arhivele Amiralității, ADM 137/4101 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

U-20: FRUSTRARE

Marți, la ora 19:40[434], Schwieger a zărit, în sfârșit, coastele Irlandei. Un far se înălța la orizont, abia vizibil în ceața care se răspândea.

Ziua fusese o dezamăgire. Valuri puternice făcuseră deplasarea incomodă pentru echipajul de jos, iar Schwieger nu găsise nici o țintă care să merite să fie atacată. O dragă înarmată se apropiase pentru scurt timp, dar el își dăduse seama că avea pescajul atât de mic, încât o torpilă ar fi trecut pe sub chila ei, probabil. Vizibilitatea fusese scăzută în cea mai mare parte a zilei, cu toate că, pe seară, se îmbunătățise atât de mult, încât putea vedea obiecte îndepărtate. Pâcla care se aduna, însă, prevestea o noapte cu ceață.

Un sfert de oră mai târziu, apăruse un vas cu aburi, care se apropia de U-20. Era încă departe, dar părea să fie un vas cu un tonaj semnificativ. Schwieger ordonase o imersiune la nivel periscopic și-și pregătise atacul. Poziționase submarinul la un unghi de 90 de grade față de direcția de deplasare a navei, ca să stabilească ceea ce el numea o „lovitură directă, neobstrucționată, din prora“, și alesese, o dată în plus, o torpilă din bronz.

Pe măsură ce se apropia, însă, nava părea să-și reducă dimensiunile. Ceva legat de lumina stearsă și de ceață produsese o iluzie optică, făcând ca vasul să pară mare la început, dar, cu cât se apropia, cu atât se micșora. Schwieger îi estimase tonajul la numai 1 500 de tone. Era ceva, totuși. Manevrase în așa fel, încât, atunci când direcția de deplasare a navei o intersecta pe a lui, să-i despartă numai 300 de metri. Ținta se afla încă la o distanță de o milă marină.

Și, atunci, în timp ce el se uita la ea prin periscop, nava își schimbase cursul. La distanța aceea, nu avea nici o șansă s-o ajungă din urmă.

Chiar și din simplul prozaism al jurnalului său de bord, reieșea clar frustrarea lui Schwieger: „Era imposibil ca vasul acela cu aburi să ne fi

văzut“, a scris el. Identificase nava ca fiind un vas suedez, Hibernia, „cu însemne neutre, fără steag“.

Apoi, Schwieger adusese iarăși submarinul U-20 la suprafață și-și continuase deplasarea pe direcția sud, într-o noapte pe care o descria ca fiind excepțional de întunecată.

---

[434] Schwieger, Jurnal de război.

LONDRA / BERLIN / WASHINGTON: ALINARE REFUZATĂ

În acea zi de miercuri, 5 mai, oficialitatea de cel mai înalt rang din Marina Marii Britanii, primul-lord al Amiralității, Winston Churchill, a părăsit Londra, îndreptându-se spre Paris. A putut face acest lucru într-o siguranță destul de mare, deoarece o combinație de măsuri de protecție – mine marine și capcane pentru submarine la capătul estic al Canalului Mânecii și patrule serioase de-a lungul lui – făcuseră canalul prea periculos pentru a fi traversat de submarine în mod regulat. Cu toate că Churchill a călătorit incognito și s-a înregistrat la hotel sub un nume fals, vizita lui n-a prea fost un secret. El avea întâlniri cu oficialități italiene și franceze, ca să decidă cum să fie folosită flota italiană în Marea Mediterană, acum, că Italia intrase în război – pe 26 aprilie – de partea Marii Britanii, a Franței și a Rusiei. După aceea, cum făcuse și cu alte ocazii, Churchill plănuia să se ducă pe front, să petreacă puțin timp cu mareșalul sir John Denton Pinkstone French, comandantul Corpului Expediționar Britanic din Franța.

În lipsa lui Churchill, Amiralitatea a devenit un loc mult mai liniștit. De regulă, el menținea un control strict asupra chestiunilor navale, inclusiv asupra detaliilor legate de operațiunile zilnice, care, cel puțin teoretic, ar fi trebuit lăsate în seama oficialului numărul doi din Amiralitate, șeful Statului-Major al Forțelor Navale. Acest fapt îl punea pe Churchill, atunci în vârstă de 40 de ani, în conflict direct cu ocupantul acelui post, amiralul Jacky Fisher, de 74 de ani.

Dacă Churchill semăna cu un buldog, Fisher era ca o broască râioasă mare, cu ochii bulbucați, sosia unui viitor actor pe nume László Löwenstein, mai cunoscut după numele său de scenă, Peter Lorre. Asemenea lui Churchill, Fisher era încăpățânat și avea tendința să se consume în detaliile minuțioase ale operațiunilor navale. Atunci când ambii erau prezenți, tensiunea era cuvântul de ordine al zilei. Un ofițer de Marină îi scria soției sale: „Situația e ciudată – doi bărbați foarte puternici și inteligenți, unul bătrân, șiret și cu

o experiență vastă, altul tânăr, încrezător în sine, cu o mare mulțumire de sine, dar instabil. Nu pot lucra împreună, nu pot fi amândoi șefi.“[435] Churchill părea să-și fi pus în minte să-i uzurpe rolul lui Fisher. „Energia și capacitatea de muncă“ ale lui Churchill „erau aproape înfiorătoare“, scria șeful spionajului, „Clipitorul“ Hall. „Note și memorandumuri pe orice temă imaginabilă curgeau din biroul său, la orice oră din zi și din noapte. Ce era mai rău, cerea informații care, în mod obișnuit și pe bună dreptate, ar fi ajuns numai la șeful Statului-Major al Forțelor Navale, lucru care, în mai multe rânduri, a provocat confuzii și critici nemeritate.“[436]

Ceea ce le făcea relația și mai tumultuoasă era faptul că Fisher părea să se prăbușească și să fi ajuns în pragul nebuniei. Hall scria: „Treptat, noi, cei din Amiralitate, n-am putut să nu ne dăm seama că Fisher, așa cum îl cunoscuserăm, nu mai era cu noi.[437] În locul lui rămăsese un om greu chinuit și deziluzionat, care-și supraevalua puterile în încercarea de a merge mai departe. Ocazional, poate că mai dădea dovadă de vechile sale sclipiri de genialitate, dar, mai jos de suprafață, totul era departe de a fi bine… În orice clipă, simțeam noi, avea să vină punctul critic.“ Amiralul Jellicoe, comandantul Marii Flote, devenea și el tot mai îngrijorat: „Starea de fapt, în cadrul Statului-Major“ – a scris el într-o scrisoare din 26 aprilie către un coleg ofițer, – „este la fel de proastă sau chiar mai proastă decât mă temeam. E regretabil că lucrurile sunt așa cum sunt, și nu există absolut nici un dubiu că Flota își pierde rapid încrederea în conducere.“[438]

Churchill recunoștea energia lui Fisher și geniul său dinainte. „Dar avea 74 de ani“, a scris Churchill, într-o încercare piezișă de discreditare. „La fel ca într-un mare castel care se lupta demult cu timpul, mărețul turn central se înălța intact și aparent nepieritor. Dar fortificațiile exterioare și parapeții slăbiseră, iar conducătorul lui poruncitor locuia numai în apartamentele și pe coridoarele lui speciale, cu care se familiarizase de o viață.“[439] Acest lucru, însă, fusese exact ceea ce sperase Churchill, când îl adusese pe Fisher înapoi ca prim-lord al Marinei: „L-am luat, pentru că știam că era bătrân și slab și că puteam să țin frâiele în propriile mâini“[440].

În mai 1915, scria Churchill, Fisher suferea de „o mare epuizare nervoasă“[441]. El însuși fiind plecat la Paris, Fisher preluase comanda și abia dacă părea în stare de această sarcină. „Arătase o suferință și o anxietate fățișe în fața faptului de a fi lăsat singur la comanda Amiralității“, scria Churchill. „Fără îndoială că bătrânul amiral era groaznic de neliniștit de imensa presiune a vremurilor și de cursul pe care-l luaseră evenimentele.“[442]

În absența lui Churchill, a avut loc un incident care a părut să-i întărească neliniștile privitoare la sănătatea psihică a lui Fisher. Înainte de a pleca în Franța, Churchill îi spusese soției sale, Clementine: „Numai să ai grijă de «bătrân» pentru mine“[443] – drept pentru care, Clementine l-a invitat pe Fisher să vină la ea la prânz. Nu-l plăcea, nici nu avea încredere în Fisher, și se îndoia că el ar fi rezistat la stresul de a fi nevoit să conducă Amiralitatea în absența soțului ei. Prânzul a mers bine, totuși, iar Fisher a plecat. Sau așa a crezut Clementine.

La scurt timp după aceea, a părăsit și ea camera de zi și a descoperit că Fisher încă se mai afla în casa ei, „stând la pândă pe coridor“, potrivit unei relatări a fiicei soților Churchill, Mary. Clementine s-a speriat, își amintea Mary. „L-a întrebat ce voia, la care el i-a spus, într-un mod răstit și cam incoerent, că, în vreme ce ea, fără îndoială, avea impresia că Winston stătea de vorbă cu sir John French, el se distra, de fapt, cu o iubită la Paris!“

Pentru Clementine, aceasta era o acuzație absurdă. Ea a rostit scurt: „Taci din gură, bătrân neghiob, și ieși afară“.

Churchill fiind la Paris, torentul de note și de telegrame pe care le producea zilnic – „bombardamentul constant cu memorandumuri și procese-verbale pe orice temă imaginabilă, tehnică sau de altă natură“[444], așa cum descria asistentul lui Fisher – se potolise brusc. În comparație cu harababura care exista, de regulă, pe holurile sale, Amiralitatea devenise acum liniștită, ca să nu spunem neglijentă.

La ambasada americană din Berlin, ambasadorul James W. Gerard a primit o notă laconică, de două paragrafe, de la Ministerul de Externe german. Mesajul, datat miercuri, 5 mai, amintea faptul că, în săptămânile precedente, „s-a întâmplat în mod repetat“[445] ca nave neutre să fie scufundate de submarine germane în zona de război desemnată. Într-un caz, se spunea în notă, un submarin scufundase o navă neutră „din cauza iluminării necorespunzătoare a marcajelor ei neutre“.

Nota îi solicita lui Gerard să transmită aceste informații la Washington și să recomande ca Statele Unite „să avertizeze din nou navele americane care se deplasează în circuit împotriva traversării zonei de război fără a-și lua măsurile de precauție corespunzătoare“. Navele, se spunea în notă, urmau să se asigure că își făceau marcajele neutre „cât de clare posibil și, mai ales, că le luminează prompt la căderea serii și în timpul nopții“.

Gerard a expediat acest mesaj către Departamentul de Stat, în ziua următoare.

La Washington, președintele Wilson se vedea răvășit emoțional, din motive fără legătură cu navele și cu războiul.

Deja se îndrăgostise mai profund ca oricând de Edith Galt și avea perspectiva de a nu mai fi singur. În seara de marți, 4 mai, Wilson își trimisese automobilul Pierce-Arrow s-o ia pe Edith și s-o aducă la Casa Albă, la cină. Ea purtase o rochie de seară albă, din satin, cu „dantelă crem și numai o urmă de catifea verde-smarald la marginea decolteului pătrat adânc, și pantofi verzi care să se asorteze“[446], își amintea Edith mai târziu. După aceea, Wilson o condusese afară, sub porticul sudic, unde stătuseră singuri, fără însoțitori. Era o seară caldă, cu aerul înmiresmat de parfumul bogat al primăverii de la Washington. El îi spusese c-o iubea.

Ea se mirase: „A, dar nu poți să mă iubești“ – îi răspunsese –, „pentru că nu mă cunoști cu adevărat, și a trecut mai puțin de un an de când a murit soția ta“.

Wilson, netulburat, îi spusese: „M-am temut, cunoscându-te, că aveam să te șochez, dar n-aș mai fi un domn, dac-aș continua să caut prilejuri să te văd, fără să-ți spun ceea ce le-am spus fiicelor mele și lui Helen: că vreau să fii soția mea“.

Deci nu doar dragoste – în sine, o declarație frapantă –, ci și căsătorie.

Edith îl refuzase. Își moderase refuzul printr-un bilet pe care-l compusese mai târziu, în noaptea aceea, după ce Wilson o lăsase la apartamentul ei. „Este mult trecut de miezul nopții“, scrisese ea miercuri dis-de-dimineață, pe 5 mai. „Am stat pe scaunul mare de lângă fereastră, privind afară în noapte; de când ai plecat, toată ființa mea e trează și vibrează!“

Îi spunea că exprimarea dragostei lui și mărturisirea singurătății o lăsaseră îndurerată. „Cât de mult vreau să te ajut! Ce plăcere și ce privilegiu de negrăit consider că este faptul de a mi se permite să împărtășesc aceste zile încordate, zile teribile, de responsabilitate, cum mă emoționez până în vârfurile degetelor, când îmi amintesc de lucrul extraordinar pe care mi l-ai spus în seara asta, și cât de jalnic de săracă sunt să nu am nimic să-ți ofer în schimb. Nimic – vreau să spun – proporțional cu darul tău minunat!“

Aici, ea se alătura efortului universal al bărbaților și femeilor, de-a lungul timpului, de a alina refuzul, astfel încât să nu piardă pentru totdeauna un prieten.

„Sunt femeie – și gândul că tu ai nevoie de mine este încântător!“, a scris ea. „Dar, dragă suflet apropiat, nu poți oare să ai încredere în mine și să mă lași să te conduc de la gândul că ai pierdut ceva prin onestitatea ta neînfricată, la convingerea că, având atâta sinceritate între noi, nu avem de ce să ne temem – ne vom ajuta și încuraja unul pe altul.“

Apoi adăuga: „Ai fost sincer cu mine și poate că eu am fost prea deschisă față de tine – dar, dacă este așa, iartă-mă!“

Ceva mai târziu, în acea dimineață, când soarele era pe cer și ziua, în desfășurare, Edith și Helen Bones au făcut încă o plimbare în Parcul Rock Creek. S-au așezat pe niște stânci, ca să se odihnească. Helen a privit-o aspru pe Edith și i-a spus: „Vărul Woodrow arată realmente rău în

dimineața asta“[447]. Helen își iubea vărul și era protectoare față de el. Îl poreclise „Tigrul“, nu datorită vreunei înclinații lascive, ci deoarece, așa cum povestea Edith mai târziu, „atât de vrednic de milă era, închis acolo în cușcă, la Casa Albă, visând să vină și să plece, așa cum făcea ea, încât îi amintise de un tigru splendid, bengalez, pe care ea îl văzuse cândva – niciodată liniștit, mereu în mișcare, agitat, supărat pe gratiile care-i interziceau viața în toată splendoarea ei, viață pe care o crease Dumnezeu pentru el“[448]. Acum, în parc, Helen a izbucnit în lacrimi. „Tocmai când credeam că apărea puțină fericire în viața lui!“, a zis ea. „Și uite că tu-i frângi inima.“[449]

Într-o intervenție stranie, cinematografică, doctorul Grayson a apărut deodată, dintr-un desiș de copaci din apropiere, călare pe un cal – un cal mare alb, nici mai mult, nici mai puțin. A întrebat-o pe Helen ce se întâmplase, iar ea a răspuns repede că se împiedicase și căzuse. „Nu părea s-o fi crezut“ – scria Edith –, „dar s-a prefăcut c-o credea și a plecat mai departe călare.“[450]

Sosirea lui fusese un lucru oportun, adăuga ea, „căci începeam să mă simt ca o infractoare și vinovată de ingratitudine josnică“. A încercat s-o lămurească pe Helen că nu era un „căpcăun“, că, pur și simplu, nu-și putea „da consimțământul pentru ceva ce nu simțeam“. I-a spus lui Helen că înțelegea că se juca „cu focul în ceea ce-l privea [pe Wilson], căci întreaga lui fire era intensă și nu aștepta de bunăvoie; dar că trebuie să am timp să-mi înțeleg și eu cu adevărat propria inimă“[451].

Refuzul lui Edith i-a provocat lui Wilson multă amărăciune și l-a lăsat dezorientat, într-un timp în care evenimentele mondiale îi solicitau atenția. Chiar și Marea Britanie devenise o sursă din ce în ce mai mare de iritare. Încercând să întrerupă fluxul de provizii de război către Germania, navele militare britanice opriseră nave americane și luaseră în posesiune încărcături americane. La începutul războiului, Wilson se îngrijorase că acțiunile Marii Britanii puteau să indigneze atât de mult publicul american, încât să provoace un conflict serios între cele două națiuni. Diplomația, o vreme, calmase tensiunile. Dar apoi, pe 11 martie 1915, ca răspuns la declarația Germaniei privitoare la „zona de război“, din luna precedentă,

guvernul britanic emisese un nou și surprinzător „Decret al Cabinetului“, care anunța intenția sa oficială de a opri orice navă care naviga înspre sau dinspre Germania, indiferent dacă era neutră sau nu, și de a opri navele care se îndreptau chiar și către porturi neutre, pentru a stabili dacă încărcăturile lor ar putea ajunge, în cele din urmă, pe mâini germane. Marea Britanie sporise, de asemenea, brusc și semnificativ lista cu produse pe care le considera, de aici înainte, ca reprezentând contrabandă. Decretul îl indignase pe Wilson, care trimisese un mesaj oficial de protest, descriind planul Marii Britanii ca pe „o negare aproape incalificabilă a drepturilor suverane ale națiunilor care se află acum în stare de pace“[452].

Mesajul nu rezolvase nimic. Veneau cu duiumul plângeri din partea companiilor americane de transporturi maritime de mărfuri, ale căror încărcături fuseseră reținute sau confiscate, cu toate că Departamentul de Stat reușise să asigure eliberarea promptă a unui automobil[453] expediat pe cale maritimă de un american cu o poziție socială importantă. Pentru britanici, miza era, pur și simplu, prea mare, ca să admită compromisuri. Așa cum scrisese în toamna precedentă ambasadorul Marii Britanii în America, Cecil Spring Rice, „În lupta pe viață și pe moarte în care am intrat acum, este esențial să împiedicăm proviziile de război să ajungă la armatele și fabricile germane“[454].

Neutralitatea Americii părea tot mai greu de menținut. Într-o scrisoare către o prietenă, Mary Hulbert, Wilson scria: „Anglia și Germania ne vor scoate împreună din minți, probabil, pentru că deseori parcă ar fi ele însele demente, cu provocările inutile pe care le inventează“[455].

Totuși, Wilson recunoștea diferența fundamentală dintre modurile în care cele două părți își puneau în aplicare campaniile împotriva traficului comercial. Marina Regală britanică se purta într-o manieră politicoasă și adesea plătea pentru mărfurile de contrabandă pe care le lua în posesiune; Germania, de cealaltă parte, părea tot mai dispusă să scufunde nave comerciale fără avertisment – chiar și pe cele care aveau marcaje neutre. Atacul cu torpilă asupra navei Gulflight fusese un caz elocvent. În cadrul Departamentului de Stat, subsecretarul Robert Lansing avertizase că, în lumina atacului împotriva navei Gulflight, Statele Unite erau obligate să

adere la declarația din februarie a lui Wilson, care susținea categoric tragerea „strictă la răspundere“ a Germaniei pentru acțiunile sale. Wilson nu făcuse nici un comentariu public, dar el și Secretarul de Stat Bryan comunicaseră, în discuțiile din culise cu jurnaliștii, că administrația avea să trateze incidentul într-o manieră rațională: „Nici o acțiune diplomatică oficială nu va fi întreprinsă de Guvernul Statelor Unite… până ce nu se vor fi lămurit toate datele și nu se va fi ajuns la o hotărâre“[456], anunța The New York Times, într-o relatare de pe prima pagină de miercuri, 5 mai.

În realitate, Wilson considera neliniștitor incidentul cu petrolierul Gulflight. Aceasta era o navă americană; în atac, fuseseră uciși trei oameni. Mai mult decât atât, se petrecuse fără avertisment. Deși incidentul nu-l frapase pe Wilson ca fiind atât de important, încât să atragă națiunea în război, el, totuși, cerea un protest de un fel sau altul. În acea zi de miercuri, Wilson i-a telegrafiat prietenului său, colonelul House, care încă mai era la Londra, pentru a-i cere sfatul cu privire la ce fel de răspuns avea să trimită Germaniei.

House i-a recomandat „o scrisoare incisivă“, adăugând: „Mă tem c-ar putea să apară în orice moment o ruptură mai serioasă, căci ei par să nu țină deloc seama de consecințe“[457].

---

[435] Marder, From the Dreadnought to Scapa Flow, p. 226. Chiar și orarele lor intrau în conflict. Cele mai bune ore pentru Fisher erau dis-de-dimineață, între ora 4 și micul-dejun; se culca la fel, devreme, până la ora nouă seara. Churchill începea să lucreze la ora opt dimineața, când încă se afla în pat, și continua până la ora 1. După cum își amintea contra-amiralul sir Douglas Brownrigg: „Oferea un spectatol de-a dreptul extraordinar, cocoțat într-un pat uriaș, cu toată plapuma presărată cu cutii cu mesaje, roșii și de toate culorile, și cu un stenograf stându-i la picioare – domnul Churchill însuși, cu un trabuc enorm Corona în gură, un pahar cu apă caldă pe masa de lângă el și un carnet pe genunchi!“ (p. 267).

[436] „Lord Fisher and Mr. Churchill“ („Lordul Fisher și d-l Churchill“), Hall 3/5 (arhiva personală Hall). Violet Asquith, fiica primului-ministru Herbert Asquith, a fost o observatoare atentă a vremurilor ei și a oamenilor pe care i-a întâlnit, inclusiv Churchill și Fisher. Ea cita următoarele cuvinte ale lui Churchill: „Cred că trebuie să vină asupra mea un blestem, pentru că sunt atât de fericit. Știu că acest război zdrobește și ruinează viețile a mii de oameni în fiecare moment – și, totuși, eu mă bucur de fiecare secundă pe care o trăiesc“ (citat în Hough, Winston and Clementine, p. 286). Avea, de asemenea, și câteva observații, formulate în termeni eufemistici, despre Fisher. „Le-am spus atât tatălui meu, cât și lui Winston că, deși nu mă îndoiam de geniul lordului Fisher, îl consideram periculos deoarece îmi părea nebun“ (citat ibidem, p. 284). Cu altă ocazie, observa, „Ce om straniu este!“ (citat ibidem, p. 306). S-a întâmplat ca unul dintre prietenii apropiați ai Violetei Asquith, Archie Gordon, să navigheze cu Lusitania în decembrie 1908. A avut parte de un fel de dezamăgire: „Sperasem să avem parte de noi senzații, experiențe și că urma să cunosc noi oameni“, îi scria el într-o scrisoare. „În schimb, am avut parte de ceva foarte asemănător cu un hotel hiper-plictisitor, cu ușile și ferestrele închise.“ Traversarea a fost vijelioasă și, la început, incomodă, apoi s-a îmbunătățit. „Marea s-a liniștit, soarele a ieșit și oameni pe care până atunci nici n-ai fi visat să-i vezi au ieșit la iveală precum iepurii“ (Carter & Pottle, Lantern Slides, p. 172).

[437] „Lord Fisher and Mr. Churchill“, Hall 3/5 (arhiva personală Hall).

[438] Scrisoare a lui Jellicoe către sir Frederick Hamilton, 26 aprilie 1915 (arhiva personală Jellicoe).

[439] Churchill, The World Crisis, p. 230.

[440] Hough, Winston and Clementine, p. 270.

[441] Churchill, The World Crisis, p. 443.

[442] Churchill, The World Crisis, p. 443.

[443] Soames, Clementine Churchill, pp. 157–158; Hough, Winston and Clementine, p. 270.

[444] Marder, Fear God and Dread Nought, p. 209.

[445] Telegramă a lui James Gerard către William Jennings Bryan, 6 mai 1915, în Foreign Relations.

[446] E.B. Wilson, My Memoir, p. 61.

[447] E.B. Wilson, My Memoir, pp. 61–62.

[448] E.B. Wilson, My Memoir, p. 67.

[449] E.B. Wilson, My Memoir, pp. 61–62.

[450] E.B. Wilson, My Memoir, p. 62.

[451] E.B. Wilson, My Memoir, p. 62.

[452] Telegramă a lui William Jennings Bryan către Edward Grey, via Walter Hines Page, 30 martie 1915, în Foreign Relations; Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 347.

[453] William Jennings Bryan către Consulul General al Statelor Unite, Londra, 3 mai 1915, în Foreign Relations.

[454] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 348.

[455] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 348.

[456] New York Times, 5 mai 1915.

[457] Seymour, Intimate Papers, vol. 1, p. 432.

LUSITANIA: DECLARAȚIA

La bordul Lusitaniei, buletinul zilnic al companiei Cunard punea pasagerii la curent cu știrile despre război, dar, asemenea ziarelor de pe uscat, relata numai mișcările importante de forțe, ca și cum războiul ar fi fost un joc practicat cu piese de joc și zaruri, și nu implica oameni în carne și oase. Aceste relatări nu surprindeau realitatea luptelor terestre, care se desfășurau atunci mai ales în Dardanele, unde ofensiva maritimă și terestră a Aliaților se blocase, iar forțele britanice și franceze săpaseră tranșee care le imitau pe acelea de pe frontul de vest.

Partea cea mai terifiantă a luptei era ieșirea din tranșee – să te ridici în picioare și să ieși afară, știind că forțele inamice aveau să dezlănțuie în acel moment focul automat, care ar fi continuat până la încheierea ofensivei, fie printr-o victorie – câțiva metri câștigați –, fie printr-o înfrângere – câțiva metri pierduți –, dar, fără excepție, cu jumătate din batalionul uneia dintre părți format din morți, răniți sau dispăruți. „N-am să uit niciodată momentul când am fost nevoiți să părăsim adăpostul tranșeelor“, scria soldatul britanic Ridley Sheldon despre bătălia de la Helles, din extremitatea sud-vestică a peninsulei Gallipoli. „Este cu adevărat înfiorător primul pas pe care-l faci – chiar în fața focului mortal, și realizând că, în orice moment, poți fi împușcat; dar, dacă nu ești lovit, atunci parcă prinzi curaj. Când vezi peste tot, de jur împrejurul tău, oameni ca tine, acest lucru te inspiră, cu hotărârea de a avansa. Am ieșit afară, peste parapetul cu baionete fixe – un rând întreg din batalionul nostru ca vântul. Dar a fost o crimă absolută, căci oamenii cădeau ca spicele în fața secerii.“[458]

Răniții zăceau în câmp deschis ori în găuri de obuz, așteptând brancardierii care puteau să nu vină ore întregi sau chiar zile la rând. Rănile variau de la tăieturi minore de șrapnel până la desfigurări grotești. „M-am întors în tranșee și am văzut ce nu văzusem înainte, căci fumul se risipise acum“[459], scria căpitanul Albert Mure, tot despre Helles. Un obuz tocmai aterizase în tranșeea lui, în locul în care, doar cu câteva clipe mai devreme, scrisese

mesaje care urmau să fie duse de doi soldați. Un soldat supraviețuise, celălalt nu. „Corpul și capul lui se aflau la un metru sau un metru și jumătate unul de altul. Doi dintre radiotelegrafiștii mei au fost și ei uciși, mutilați atât de oribil, încât a le descrie starea ar fi ceva de neiertat.“

În altă parte, la Helles, sergentul Denis Moriarty și Primul său Regiment de Infanterie Regală din Munster respinseseră un asalt turcesc început la ora 22. „S-au târât până la tranșeele noastre, erau cu miile, și au făcut noaptea hidoasă din cauza răcnetelor și strigând «Allah, Allah!» N-am putut să nu-i secerăm.“[460] Unii reușiseră să ajungă în tranșeea lui Moriarty: „Când turcii au ajuns aproape, diavolii au folosit grenade de mână, și puteai recunoaște morții noștri numai cu ajutorul plăcuțelor de identificare. Dumnezeul meu, ce priveliște ne-a întâmpinat la ivirea zorilor, în această dimineață!“ Atunci când forțele de invazie ale Aliaților aveau să fie evacuate, în cele din urmă, în ianuarie 1916, circa 265 000 de oameni din trupele Aliaților și 300 000 de turci erau morți, răniți sau dispăruți.[461]

Marinarii de pe navele concentrate în larg n-o duceau mai bine. Escadra era una impresionantă – sute de vase, variind de la dragoare până la cuirasate uriașe. Dar multe erau chiar în bătaia artileriei turcești, fixată pe teren înalt, care arunca mii de tone de materiale explozive puternice pe punțile lor. Nava de luptă franceză Suffren fusese lovită de un proiectil care-i distrusese o turelă și aprinsese un foc adânc în interiorul cocii sale; un alt proiectil îi distrusese coșul de fum din față. Contraamiralul Émile Guépratte coborâse de pe puntea de comandă, pentru a cerceta avariile și pentru a ridica moralul marinarilor săi. „Scena“ – scria el – „a fost tragic de macabră: întruchipare a distrugerii, flăcările n-au iertat nimic. În ceea ce-i privește pe tinerii noștri, atât de sprinteni, atât de încrezători în propriile puteri cu câteva minute înainte, [zăceau] morți cu toții acum pe puntea pustiită – schelete arse, înnegrite, contorsionate în toate direcțiile, nici urmă de îmbrăcăminte, căci focul devorase tot.“[462]

La bordul Lusitaniei era liniște. Erau cărți, și trabucuri, și mâncăruri fine, și ceaiul de după-masă, și ritmul lejer al vieții la bordul navei: plimbările pe punte, conversațiile lângă balustrade, croșetatul și simpla odihnă într-un

scaun de pe punte, în briza oceanului. Din când în când, apărea câte o navă în depărtare; mai aproape – balenele.

La New York, miercuri, 5 mai, compania Cunard a furnizat, în sfârșit, biroului vamal declarația pentru toate mărfurile încărcate pe Lusitania. Spre deosebire de versiunea inițială de o pagină, prezentată de căpitanul Turner înaintea plecării, această „Declarație adițională“ avea 24 de pagini și enumera peste 300 de mărfuri.

Erau blănuri de bizam, nuci, ceară de albine, șunci, bulgări de sare, produse pentru îngrijire dentară, cutii cu untură și butoaie cu limbi de vită; mașinării de la Compania de Ascensoare Otis; și atâtea bomboane – 157 de recipiente –, cât să copleșească imaginația tuturor școlarilor din Liverpool.[463] Declarația enumera, de asemenea, o cutie cu „Picturi în ulei“, acestea însoțindu-l pe pasagerul de la clasa întâi sir Hugh Lane, un colecționar de artă din Dublin. Identificarea unor asemenea bunuri doar ca picturi în ulei era un adevăr spus pe jumătate. Asigurarea picturilor acoperea suma de patru milioane de dolari (aproximativ 92 de milioane în dolarii de astăzi) și se zvonea că printre ele se numărau lucrări de Rubens, Monet, Tițian și Rembrandt.

Mai problematice, dar cu totul legale, conform legilor de neutralitate americane, erau cele 50 de butoaie și 94 de cutii cu pulbere de aluminiu și 50 de cutii cu pulbere de bronz, ambele foarte inflamabile în anumite condiții, precum și 1 250 de lăzi cu proiectile de artilerie încărcate cu șrapnele, fabricate de Compania Metalurgică Bethlehem, destinate armatei britanice și de care era grozavă nevoie pe frontul de vest, unde forțele britanice erau limitate de o criză severă de muniție de artilerie. (Churchill a scris: „Armata, în Franța, trăgea cu proiectile într-un ritm pe care nici unei administrații militare nu i se ceruse vreodată să-l susțină“[464].) Proiectilele cu șrapnele erau, în esență, inactive.[465] Conțineau numai o încărcătură minimă de exploziv; fitilele de amorsare asociate lor erau împachetate separat și înmagazinate în altă parte. Cartușele care conțineau explozibilele puternice, necesare pentru a propulsa obuzele pe țevile tunurilor nu se aflau

printre mărfurile navei; acestea urmând să fie adăugate mai târziu, la un arsenal din Marea Britanie.

La bord se aflau, de asemenea, conform declarației, 4 200 de cutii cu muniție pentru carabine Remington, totalizând 170 de tone.

---

[458] Hart, Gallipoli, p. 244.

[459] Hart, Gallipoli, p. 244.

[460] Hart, Gallipoli, p. 210.

[461] Keegan, The First World War, p. 248.

[462] Hart, Gallipoli, p. 37.

[463] „Supplemental Manifest“ („Declarație suplimentară“), în Colecția Bailey/Ryan. Pentru suma asigurată, în ceea ce privește picturile lui Hugh Lane, vezi „Sir Hugh Percy Lane“, la rubrica „People“, „Saloon (First Class) Passenger List“, pe site-ul Lusitania Resource (la adresa: http://www.rmslusitania.info/people/saloon/hugh-lane/).

[464] Churchill, The World Crisis, pp. 421, 447.

[465] Wood et al., The Sinking of the Lusitania, pp. 179–180.

U-20: ÎN SFÂRȘIT

În decursul dimineții de miercuri, 5 mai, o ceață apăsătoare zăbovea deasupra apelor din largul coastelor Irlandei.[466] Începând cu ora 4 dimineața, de fiecare dată când Schwieger verifica vremea cu periscopul său, nu vedea decât o opacitate întunecată. A menținut submarinul U-20 pe o direcție sudică și i-a păstrat viteza redusă, probabil în jur de cinci noduri, pentru a economisi energia acumulatorilor. La ora 8:25, Schwieger a apreciat că vizibilitatea era îndeajuns de bună, cât să aducă submarinul la suprafață, cu toate că valurile de ceață persistau de jur împrejurul lui.

Echipajul a oprit acum cele două motoare electrice și a făcut trecerea la motoarele diesel, ca să aducă submarinul U-20 la viteză de croazieră și ca să-i reîncarce acumulatorii. Undeva departe, spre stânga lui, în întuneric, erau coastele sud-vestice ale Irlandei; aici, un grup de stânci ieșeau în afară, în apele Atlanticului de Nord. Curând, avea să treacă de insula Valentia, unde britanicii construiseră un transmițător puternic pe unde radio. Chiar și operatorul radio al lui Schwieger prindea semnale puternice acum, de la turnul de pe Valentia, dar nu putea citi codurile în care erau trimise.

U-20 înainta prin perdele de ceață. La ora 12:50, Schwieger a socotit că se afla paralel cu Stânca Fastnet, deși n-o putea vedea. Insulița era unul dintre cele mai avansate repere maritime ale Marii Britanii, un indicator de drum către „Apropierea dinspre Vest“. Imigranții irlandezi din secolul al XIX-lea o cunoșteau sub numele de „Lacrima Irlandei“, deoarece era ultima bucățică din Irlanda pe care o vedeau, înainte ca navele lor să pătrundă în Atlanticul de Nord, în drum spre America. Aici, Schwieger a ordonat un viraj la stânga, pentru a începe navigarea de-a lungul coastelor sudice ale Irlandei, către Liverpool. Aceasta era limita de sus a unui mare con din ocean, denumit Marea Celtică, unde navele ajungeau dinspre nord, vest și sud. Era terenul perfect de vânătoare pentru un submarin, dar Schwieger nu vedea nimic.

El scria: „Toată după-amiaza, nici un vas cu aburi zărit, în ciuda vremii care se însenina, deși ne aflam pe unul dintre principalele drumuri maritime“.

Vizibilitatea s-a îmbunătățit. Curând, Schwieger a reușit să vadă coasta irlandeză, dar numai pentru câteva momente. În următoarele trei ore, U-20 a patrulat la suprafață și nu a întâlnit nici un fel de navă. Ceața de seară a început să se adune din nou.

Chiar înainte de ora cinci, când era în largul coastelor comitatului Cork, Schwieger a depistat ceea ce inițial i s-a părut a fi un velier mare, cu greement pătrat. În ceață, făcea o impresie încântătoare, cu cele trei catarge ale sale cu pânzele umflate de vânt. Spre deosebire de alți comandanți de submarin, care șovăiau dacă să scufunde asemenea nave, Schwieger era de neclintit. El a văzut o țintă. U-20 a virat către navă, iar oamenii lui Schwieger au încărcat și au țintit cu tunul submarinului.

Pe măsură ce se apropia, Schwieger a văzut că lumina și ceața îl înșelaseră din nou. Nava, într-adevăr, avea trei catarge, dar era numai o biată goeletă. I-a făcut semn vasului să oprească. Deși trăsese de multe ori fără avertisment, aici revenise, pentru scurt timp, la regulamentul crucișătorului. „Întrucât nu exista nici un pericol pentru submarinul nostru, dacă se apropia“ – a scris el –, „ne-am îndreptat către pupa velierului.“

Le-a ordonat căpitanului goeletei și echipajului de patru marinari să părăsească nava și să aducă la U-20 certificatul de înregistrare și declarația vamală pentru mărfurile încărcate. Goeleta s-a dovedit a fi Earl of Lathom, care plecase de la Liverpool, transportând pietre din Limerick. Cântărea cu totul 99 de tone.

Când echipajul goeletei a început să vâslească, Schwieger le-a ordonat oamenilor săi de la tun să înceapă să tragă în linia de plutire a goeletei. Cu toate dimensiunile ei mici și cu încărcătura categoric nonflotabilă, vasul s-a dovedit a fi o țintă anevoioasă. Una după alta, loviturile bubuiau peste apă și explodau în coca lui. Servanții de la tun ai lui Schwieger au avut nevoie de 12 obuze ca să-l scufunde.

Câteva ore mai târziu, când s-au lăsat amurgul și ceața, Schwieger a descoperit încă o țintă. Un vas cu aburi a ieșit din ceață, foarte aproape – atât de aproape, încât nu-i permitea lui Schwieger să pregătească un atac. Acesta a întors submarinul U-20 pentru a câștiga mai mult spațiu de manevră, dar a menținut vasul la suprafață. Vasul cu aburi s-a oprit, parcă așteptând un control, potrivit regulamentului crucișătorului.

Văzut din afară, vasul cântărea aproximativ 3 000 de tone și părea să fie norvegian, dar Schwieger și pilotul său, Lanz, au simțit că ceva nu era în ordine. Marcajele erau neobișnuit de înalte pe cocă, iar Schwieger a suspectat că era posibil să fi fost vopsite pe prelate.

A manevrat în vederea unui atac cu torpilă. A cerut o torpilă din bronz, setată să se deplaseze la o adâncime de doi metri și jumătate. Când U-20 s-a aflat la vreo 300 de metri de vasul cu aburi, Schwieger a ordonat să se tragă.

A ratat.

Bulele care se ridicau la suprafață de la motorul cu aer comprimat al torpilei îi arătau parcursul. Cu dâra torpilei înaintând către țintă, nava a început să accelereze brusc și și-a schimbat direcția de deplasare. După cum a bănuit Schwieger, torpila trecuse pe lângă ea sau pe sub pupa ei.

Acum, îi venise rândul lui Schwieger să fugă. Se temea că vasul ar fi putut fi înarmat. „După lovitură, am întors puternic și am fugit, ca să evit pericolul de a se trage în noi“, a scris el. „Din acest motiv, nu am luat în considerare un al doilea atac. Vaporul a dispărut repede în ceață.“

În nota din jurnalul său de bord, de la ora 20:10 din acea seară, Schwieger a meditat la ce se petrecuse. Torpila părea că-și redusese viteza când se apropiase de țintă, nota el. „Consideram că un rateu era exclus, chiar și după ce torpila fusese lansată, având în vedere poziția noastră favorabilă și faptul că vaporul nu putea înainta mult.“ În mod remarcabil, nava reușise chiar atunci să accelereze, deși era oprită complet, și evadase.

În ora următoare, ceața densă a revenit și l-a forțat încă o dată pe Schwieger să intre în imersiune. Acesta a fost sfârșitul celei de-a șasea zile petrecută de el pe mare, și nu scufundase decât un velier de 99 de tone.

[466] Schwieger, Jurnal de război.

REPERARE

DE LA: CAPUL KINSALE[467]

CĂTRE: AMIRALITATE

5 MAI, 1915

TRIMIS: ORA 19:55

PRIMIT: ORA 20:52

BARCĂ DE MICI DIMENSIUNI CU CINCI BĂRBAȚI LA O MILĂ MARINĂ SUD-EST CU O VÂSLĂ CU STEAGURI CU O PÂNZĂ ATAȘATĂ. DRIFTERUL D 145 LUAT ECHIPAJUL LA BORD

CU DESTINAȚIA KINSALE.

PAZA DE COASTĂ DE LA KINSALE INFORMATĂ.

---

[467] Telegramă de la Capul Kinsale către Amiralitate, 5 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams“, 1–5 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

CAMERA 40: SCHWIEGER DESCOPERIT

Întâi a sosit o știre despre un tir de artilerie în ceață[468], trimisă în seara de miercuri, 5 mai, de la o stație cocoțată pe Capul Vechi de la Kinsale, un promontoriu care se înfigea în Marea Celtică lângă Queenstown, Irlanda. Capul Vechi le era bine cunoscut marinarilor, care se foloseau adesea de el ca să-și determine poziția.

Cei de la Kinsale au trimis, după acest mesaj, o informare că o goeletă, Earl of Lathom, fusese scufundată în largul Capului Vechi. Aceasta le-a fost transmisă „Clipitorului" Hall și primului-lord al Marinei Fisher, aflat temporar la conducerea Amiralității. Churchill era așteptat să ajungă la Paris la miezul nopții. Noul mesaj, primit la Londra la ora 22:46 și notat într-un dosar cu deplasările submarinului U-20, întocmit de Camera 40, preciza că echipajul goeletei fusese salvat și adus la Kinsale[469]. Membrii echipajului au raportat că, atunci când văzuseră ultima dată submarinul, acesta se îndrepta spre sud-est, către un vas mare cu aburi.

Cam în același timp, încă o telegramă a ajuns la Amiralitate, venind de la Centrul Naval de la Queenstown. Căpitanul unei nave britanice, Cayo Romano, raporta că o torpilă fusese lansată către vasul său în largul insulei Stânca Fastnet. El nu văzuse deloc submarinul care o lansase. Acest lucru a fost, de asemenea, notat în Camera 40 și transmis lui Hall și Fisher.[470]

Apoi a venit un al patrulea mesaj[471], tot retransmis, că un submarin fusese reperat la 12 mile marine sud de Farul de la Daunt Rock, un far plutitor ancorat în largul intrării în portul Queenstown. Ora reperării fusese 21:30.

Comparând localizările acestor atacuri cu informațiile transmise prin unde radio, interceptate mai înainte, ar fi trebuit să fie evident pentru cineva – pentru șeful Statului-Major Oliver, căpitanul Hall sau amiralul Fisher – că submarinul implicat era U-20, comandat de Kptlt. Walther Schwieger, care

acționa de-acum chiar pe una dintre principalele căi maritime ale Marii Britanii. O înregistrare detaliată a deplasărilor submarinului U-20, păstrată de Camera 40[472], includea o localizare precisă pentru seara aceea: „51º32' N, 8º22' V". Aceste coordonate localizau submarinul chiar la sud-sud-est de Capul Vechi de la Kinsale.

Amiralitatea știa prea bine că Lusitania urma să traverseze curând aceleași ape, dar nu a făcut nici un efort ca să-i furnizeze direct căpitanului Turner datele exacte ale evenimentelor din acea noapte. Între timp, HMS Orion, urmărit îndeaproape, își continua drumul către Scapa Flow, păzit neîntrerupt de cele patru distrugătoare trimise ca escortă. Ele au însoțit cuirasatul până când s-a aflat în siguranță în Atlantic, îndreptându-se către nord, apoi și-au început propriile călătorii de întoarcere.[473] Atunci, cele patru distrugătoare s-au aflat în raza ultimei poziții a submarinului U-20 și în calea pe care avea s-o urmeze în curând Lusitania, în drumul ei spre Liverpool. Nu s-a făcut nici o încercare de a devia distrugătoarele. Unul, HMS Boyne, s-a întors direct la Devonport; celelalte trei s-au întors via insulele Scilly.

Orion a continuat să se îndrepte spre nord, urmând o direcție de deplasare în zigzag, cu o viteză de 18 noduri, considerată mai mult decât suficientă pentru a scăpa de un submarin. [474]

Aflată de-acum în cea de-a cincea zi de traversare, Lusitania înainta către Marea Britanie singură, fără vreo escortă oferită sau planificată și fără vreo instrucțiune de a naviga pe ruta nou deschisă și mai sigură a Canalului de Nord – în ciuda faptului că nava transporta o încărcătură secretă și valoroasă de cartușe de carabină și obuze cu șrapnel, de care era nevoie disperată.

Este posibil ca lipsa oricăror măsuri de protecție să fi fost numai rezultatul unei neatenții, Churchill fiind plecat în Franța, iar Fisher, frământat de alte probleme și, după toate aparențele, alunecând pe panta nebuniei. Faptul a căpătat o nuanță mai sinistră, totuși, în lumina unei scrisori pe care Churchill i-o trimisese, mai devreme în acel an, șefului Departamentului Comercial, Walter Runciman, în care scrisese că era „foarte important să

atragem nave neutre spre țărmurile noastre, în speranța de a stimula conflictul Statelor Unite cu Germania“[475].

Deși nimeni n-a spus acest lucru în mod explicit, Marea Britanie spera că Statele Unite aveau să se simtă, la un moment dat, impulsionate să se alăture Aliaților, determinând astfel înclinarea irevocabilă a balanței în favoarea lor.

După ce observa cât de drastic redusese campania cu submarine a Germaniei traficul dinspre America, Churchill îi spunea lui Runciman: „Din partea noastră, vrem să fie trafic maritim – cu cât mai mult, cu atât mai bine; și, dacă o parte dintre nave au necazuri, este și mai bine“.

---

[468] Telegramă de la Centrul Naval către Amiralitate, 5 mai 1915, în Lusitania Various Papers, Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii). În acea telegramă de natură să-ți dea fiori se spune: „Capul Kinsale raportează 543 de sunete de foc de artilerie sud, cețos, Capul Brow.“

[469] Telegramă de la Capul Kinsale către Amiralitate, 5 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams“, 1–5 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[470] Telegramă de la Centrul Naval din Queenstown către Amiralitate, 5 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams“, 1–5 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[471] Telegramă de la Centrul Naval din Queenstown către Amiralitate, 5 mai 1915 (ora 21:51), în Arhivele Amiralității, ADM 137/112 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[472] Registru, Arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[473] Telegramă, Orion (via Pembroke) către Amiralitate, 5 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams", 1-5 mai 1915, Arhivele Amiralității, ADM 137/112, Arhivele Naționale ale Marii Britanii.

[474] Telegramă, Orion (via Pembroke) către Amiralitate, 5 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams", 1-5 mai 1915, Arhivele Amiralității, ADM 137/112, Arhivele Naționale ale Marii Britanii.

[475] Beesly, Room 40, p. 90; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 202.

LUSITANIA: TINERE SERVIABILE

La ora 5:30, joi, 6 mai, pasagerii din cabinele de la clasa întâi, așezate de-a lungul părții de la babord a punții bărcilor – Puntea A – de pe Lusitania, au auzit zarvă afară. Theodate Pope, de la A-10, și-a amintit că a fost „trezită de țipete și tropăituri“[476]. Metalele se atingeau între ele cu un zăngănit; funiile se mișcau prin greementele care scoteau sunete ascuțite. Toate acestea erau amestecate cu înjurături înăbușite și zgomotele bărbaților care lucrau la o treabă care necesita forță – ceea ce membrii echipajului posedau – și coordonare – ceea ce nu posedau.

Cum nava mai avea încă o zi de parcurs până la intrarea în Marea Celtică, toți membrii echipajului primiseră ordin de la căpitanul Turner să dezvelească și să basculeze toate bărcile de salvare convenționale de pe vas, adică pe acelea care erau atârnate de gruie de-a lungul ambelor laturi ale punții bărcilor. Cele două bărci de urgență erau deja așezate în poziția necesară.

Turner acționa prudent. Dacă era vorba să apară vreo urgență, bărcile puteau fi lansate din acea poziție mai rapid și cu un risc mai mic, decât dacă ar fi rămas fixate în pozițiile în care se aflau, când nava era în largul oceanului. La acea oră, puțini pasageri erau afară, pe punte, și, astfel, era mai puțin probabil ca ei să se amestece în acest efort sau, mai rău, să fie răniți, deși Turner risca să provoace iritare, trezindu-i foarte devreme – și acestea erau unele dintre cele mai scumpe cabine de pe navă.

Ofițerul de gradul trei John Lewis, care conducea exercițiile zilnice cu bărcile, dirija și această operațiune. Întâi, a spus el, „am adunat pe punte bucătarii, însoțitorii de bord, marinarii care stăteau de cart și orice alți lucrători pe care i-am putut aduna“[477]. Echipajul a început cu bărcile de la babord. Lewis a urcat pe puntea de navigație și s-a poziționat în centrul ei, în fața cabinei Marconi, astfel încât să poată monitoriza întreaga operațiune dintr-odată. Între șase și opt oameni au fost repartizați la fiecare barcă.

Pentru a evita ca echipamentele de deplasare a bărcilor și cablurile de ancorare să se încâlcească, toate bărcile trebuia să fie basculate deodată, potrivit lui Lewis. Apoi, oamenii – vreo 80 cu totul – s-au mutat la tribord și au repetat figura. Lewis i-a lăsat apoi să plece pe bucătari și pe însoțitorii de bord, în schimb le-a ordonat membrilor echipajului de punte să fixeze cablurile de ancorare și să adune echipamentele de deplasare a bărcilor în colaci ordonați în stil „flamand“. În final, le-a cerut oamenilor să se asigure că toate bărcile conțineau setul necesar de echipamente de supraviețuire, care includea vâsle, catarge, pânze, chibrituri, ancore plutitoare, felinar, provizii și apă de băut.

Procesul nu a mers strună. Pasagerul de la clasa întâi Joseph Myers, trezit devreme, a privit cum se străduiau membrii echipajului. „Oamenii nu erau eficienți“, spunea el. „I-am văzut încercând să scoată afară bărcile, încercând să scoată bărcile din gruie, și mi s-a părut că nu erau capabili. Manevrau cu stângăcie funiile. Erau conduși de un ofițer inferior; nu știu cine era, dar mie nu mi s-a părut că oamenii aceia se purtau ca și cum ar mai fi manevrat bărcile înainte. Manevrau funiile și echipamentele pentru deplasarea bărcilor asemenea unor oameni care construiau o casă; arătau mai mult a muncitori necalificați, decât a marinari.“[478]

Pasagerii care s-au trezit mai târziu în acea dimineață au fost întâmpinați de priveliștea bărcilor basculate și dezvelite, fără nici o explicație clară. Pentru cei mai mulți, schimbarea a prezentat un interes minor; se poate ca unii să nici n-o fi observat măcar. Pentru alții, a fost deconcertantă. „Joi dimineața, am fost destul de speriată, când am descoperit că bărcile de salvare erau atârnate peste latura navei“, scria Jane MacFarquhar, din Stratford, Connecticut. „M-am interesat și am fost informată că era absolut necesar să fie așa – în conformitate cu legea. Mi s-a părut destul de ciudat că nu fuseseră pregătite după ce am plecat de la New York, în loc să așteptăm până când am ajuns foarte aproape de țărmul celălalt. Am observat că ceilalți pasageri nu păreau să se sinchisească, așa c-am început și eu să uit de bărcile de salvare.“[479]

Nellie Huston scria, adăugând câteva paragrafe în plus la scrisoarea ei ca un jurnal de bord: „În această dimineață, avem toate bărcile de salvare basculate, pregătite pentru situații de urgență. E groaznic să te gândești la

asta, dar bănuiesc că există un pericol.“ A notat că ea și partenerii de traversare se așteptau ca navele militare britanice să se întâlnească într-un loc stabilit cu vasul, chiar în acea zi, pentru a-l escorta.

A trecut apoi la observații mai vesele. „Ce mulțime de oameni se află pe vapor, și cu toții sunt englezi. Am fost foarte încântată să văd steagurile britanice pe acest vapor, când ne aflam la New York; sunt o mulțime de oameni distinși la clasa întâi, dar evident că nu te poți apropia de ei! E și-un Vanderbilt, sunt și unul sau doi bancheri. Mi-am făcut o mulțime de prieteni și, dacă n-ar fi atâtea neliniști, aș putea spune c-am avut o călătorie încântătoare.“

Echipajul de punte se ocupa cu „activitățile marinărești“ obișnuite de întreținere a navei, un proces care nu se termina niciodată. În fiecare dimineață, un grup de marinari curățau alămurile și geamurile de la hublourile care se deschideau înspre punți. Era mereu vreo urmă de rugină, care necesita șlefuire și vopsire; apa de mare și pâcla uscată, adunate pe balustradele punții în timpul nopții, trebuiau să fie șterse dimineața, în așa fel încât balustradele să strălucească și să nu strice rochiile și costumele pasagerilor. Toate plantele de pe navă trebuia să fie udate, inclusiv cei 21 de palmieri mari care se aflau în capetele scărilor. Scaunele de pe punte trebuia să fie aranjate, pentru a evita aspectul dezordonat de nuntă după ce toți invitații au plecat.

Marinarul Morton primise însărcinarea de a împrospăta vopseaua de pe coca uneia dintre bărcile de salvare. Probabil că echipajul basculase înapoi barca pentru această lucrare, căci Morton trebuia să se întindă sub ea, ca să aplice vopseaua, care era gri și cunoscută sub numele de „grăsime de homar“. Era o treabă neplăcută: „Nu eram echipați cu pensule de vopsit; aveam, în schimb, o bucată de material bună de aruncat la gunoi – adică o cârpă – și cutia cu vopsea în care înmuiam cârpa și apoi o aplicam pe coca bărcii de salvare“[480].

Morton muncea din greu, când a auzit bocănitul unor pantofiori care alergau spre el, s-a uitat de sub barcă și a văzut două fete care priveau cu atenție.

Erau Anna și Gwendolyn Allan, de 15 și 16 ani, cele două fiice ale uneia dintre cele mai distinse pasagere de pe navă, lady Hugh Montagu Allan, din Montréal, Canada. Cele trei ocupau un Apartament Regal pe Puntea B, format din două dormitoare, baie, sufragerie și cameră de primire. Familia Allan călătorea cu două servitoare, care stăteau într-o cămăruță înghesuită între unul dintre coșurile navei și bolta sălii de mese de la clasa întâi.

Fetele erau o prezență plăcută și vioaie la bord. „Nu puteam să nu mă gândesc la cât de încântătoare erau copilele și cât de frumos îmbrăcate“, scria Morton. „Parcă țin minte că cea mai mare purta o fustă albă cu pliuri ca un acordeon și o bluză marinărească.“

Una dintre fete l-a întrebat: „Ce faci, marinarule?“

Morton i-a răspuns: „Vopsesc barca de salvare.“

„Putem să te ajutăm?“

Morton a remarcat din nou îmbrăcămintea fetelor și, de asemenea, sunetul unor pași mai apăsați, care se apropiau repede – pașii unei femei care părea să fie bonă și care nu arăta deloc mulțumită.

A răspuns: „Nu cred că asta e-o treabă pentru fetițe.“

Fata cea mai mare, obișnuită să facă orice voia, evident, a înhățat bidineaua improvizată, îmbibată cu vopsea, și a început să aplice vopseaua pe barcă, în decursul acestui proces aplicând vopsea și pe hainele ei.

„Am fost îngrozit“, scria Morton, auzind pașii încă și mai grei ai supraveghetorului său, care se apropia, șeful de echipaj „venind în pas alergător“.

Fetele au dispărut, la fel și Morton. S-a strecurat pe sub acea barcă, înspre apă, și s-a cățărat peste bord, sărind pe puntea de dedesubt. „N-am considerat că avea vreun sens să stau să mă cert pe acest subiect, fie cu șeful de echipaj iritat, fie cu bona care părea foarte supărată.“

Un băiat pe nume Robert Kay, de șapte ani, ratase întreg freamătul dimineții.[481] Kay era un cetățean american din Bronx, New York, și călătorea către Anglia cu mama lui englezoaică, Marguerita Belsher Kay, care era însărcinată într-un stadiu avansat. Ea ținuse foarte mult să se întoarcă la părinții ei din Anglia să nască bebelușul și era dispusă, în ciuda avertismentului german și a propriei sale predispoziții pentru răul de mare, să înfrunte traversarea.

Pe la jumătatea săptămânii, chiar și Robert începuse să nu se simtă bine. Medicul de la bordul navei l-a examinat și l-a diagnosticat cu pojar. Băiatul, a spus el, trebuia să petreacă restul voiajului în carantină, cu două punți mai jos. Familia Kay călătorea la clasa a doua, dar mama lui a ales să meargă și ea mai jos, ca să stea împreună cu fiul ei.

Monotonia era zdrobitoare, dar aveau, cel puțin, un hublou prin care băiatul putea privi marea.

Căpitanul Turner a ordonat obișnuitul exercițiu de utilizare a bărcilor de salvare, de la jumătatea dimineții. Grupul de membri „selecționați“ ai echipajului s-a urcat într-una dintre bărcile de urgență, sub privirile unor pasageri. Un martor ocular a fost George Kessler, „Regele Șampaniei“, care s-a dus la marinarul pus la comandă și i-a spus: „E bine că-ți instruiești echipajul, dar de ce nu-ți instruiești și pasagerii?“[482]

Bărbatul i-a răspuns: „De ce nu-i spuneți căpitanului Turner, domnule?“

Kessler a hotărât să facă exact asta.

---

[476] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[477] Mărturie a lui John I. Lewis, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York, p. 587).

[478] Relatarea lui Myers, citată în Kalafus et al., Lest We Forget.

[479] „Narrative of Mrs. J. MacFarquhar“, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[480] Morton, The Long Wake, p. 101. Mike Poirier susține că este posibil ca Morton să fi dat, într-adevăr, peste două fete din familia Crompton.

[481] Relatarea lui Robert Kay, obținută prin amabilitatea lui Mike Poirier. Îi mulțumesc în mod deosebit și lui Robert Kay însuși.

[482] The New York Times, 10 mai 1915.

U-20: SPECTACOL

Dimineața de joi, 6 mai, a găsit submarinul U-20[483] avansând încet, de-a lungul coastelor sud-vestice ale Irlandei, în ape cunoscute marinarilor drept Canalul St. George[484]. Deși termenul canal sugerează un sector de apă îngust, St. George ajungea la o lățime de 90 de mile marine în locul unde era cel mai larg, îngustându-se la 45 de mile între Capul Carnsore, pe coasta irlandeză, și Capul St. David, din Scoția. O navă-far era ancorată pe partea irlandeză, ca să dirijeze navele departe de o zonă renumită pentru cât era de primejdioasă, Coningbeg Rock, a cărei denumire era, de obicei, ortografiată greșit – Coningberg sau Koninbeg – de către operatorii de telegraf și radio. Dincolo de acest punct, apele se lărgeau din nou, formând Marea Irlandei, Muir Éireann, Liverpool aflându-se la încă 250 de mile marine către nord și est. Chiar și cu viteza cea mai mare a lui Schwieger, de 15 noduri, submarinul său avea nevoie de încă 16 ore ca să ajungă la zona de patrulare care-i fusese atribuită.

Dar vremea nu ținea cu el. Ceața persistentă îl forțase să rămână în imersiune toată noaptea. Chiar înainte de ora 8 dimineața, descoperise unele semne de senin și adusese submarinul la suprafață, dar făcuse acest lucru folosindu-i numai hidroplanele. Menținuse tancurile de balast pline cu apă de mare, în caz de necesitate. Submarinul înainta printre valurile de ceață densă.

O navă cu aburi a apărut în față, departe spre tribord. Nu arbora nici un steag și nu prezenta nici un alt indicator de înregistrare. Schwieger le-a ordonat servanților săi de la tunul de pe punte un atac la suprafață. În ciuda vizibilității proaste, un om cu ochi ageri de la bordul navei cu aburi depistase, totuși, submarinul. Vasul a virat mult și a fugit la viteză maximă.

Schwieger l-a urmărit, servanții lui de la tun trăgând foc după foc. Două obuze au lovit vasul, dar el a continuat să fugă. A intrat într-un banc de ceață și a dispărut din vedere. Schwieger l-a urmat.

Atmosfera senină a revenit. Oamenii lui Schwieger au reînceput focul. U-20 ajungea la 15 noduri; vasul cu aburi, probabil, numai la opt sau zece. Atacul a continuat timp de aproape două ore, U-20 câștigând treptat teren, până când un obuz a lovit puntea de comandă a țintei. Acest lucru s-a dovedit decisiv. Vasul s-a oprit și a coborât bărcile. Una s-a scufundat, a văzut Schwieger, dar celelalte trei s-au pus în mișcare, „încărcate la capacitate maximă".

Schwieger a dus mai aproape submarinul. A lansat o torpilă de bronz în cocă, de la o distanță de 500 de metri. A explodat într-un punct opus față de cel în care Schwieger credea că se afla camera motoarelor. „Efect neînsemnat", a scris el. Nava s-a lăsat în jos la pupa, dar nu s-a scufundat.

Servanții de tun ai lui Schwieger au început să tragă în linia de plutire a navei, în timp ce el a dus submarinul U-20 încet în apropierea pupei. Numele navei fusese acoperit cu vopsea, dar de aproape Schwieger l-a putut citi: Candidate. Cartea lui de identificare a navelor i-a arătat că nava era un cargou britanic de aproximativ 5 000 de tone, deținut de Compania de Navigație Harrison din Liverpool, o companie înclinată să le dea navelor nume atât de romantice precum Auditor, Administrator și Electrician.

Oamenii lui Schwieger au continuat să tragă, până când prora navei s-a ridicat mult din apă, iar pupa a început să se scufunde. El a înregistrat latitudinea și longitudinea naufragiului, localizându-l la 20 de mile marine sud față de farul de la Coningbeg, pe la mijlocul porțiunii celei mai înguste a Canalului St. George. Era ora 10:30.

Zece minute mai târziu, a reperat o altă țintă potențială, care venea de la orizont, aceasta fiind cea mai mare de până atunci, pe o direcție de deplasare care convergea spre a lui. Ceața estompa nava. Schwieger a ordonat viteză maximă și a stabilit o direcție de deplasare despre care anticipa că avea să aducă submarinul U-20 în fața navei cu pricina și în poziția potrivită pentru a lansa o torpilă.

Marele vas cu aburi a ieșit brusc din ceață, mișcându-se repede. Schwieger a văzut acum că era o navă de pasageri de aproximativ 14 000 de tone. Un adevărat trofeu. A ordonat o imersiune rapidă și a înaintat cu cea mai mare viteză pe care o puteau atinge motoarele lui electrice. Nava se afla încă la o

depărtare de două mile marine și înainta cu viteză maximă. Schwieger și-a dat seama că putea cel mult să poziționeze submarinul U-20 astfel încât o torpilă să lovească vasul de linie la un unghi de 20 de grade – prea oblic pentru a avea succes. A renunțat să mai atace.

Cu toate că nu a mai numit vasul în jurnalul său de bord, era vorba de Arabic, al Companiei White Star, care deținuse și Titanicul.

După numai o oră, puțin înainte de unu, Schwieger a depistat încă o țintă, în față și spre babord.

Și-a pregătit atacul. De astă-dată, a ales una dintre torpilele mai noi G6 și a ordonat să fie setată să se deplaseze la o adâncime de trei metri, aproximativ zece picioare. A tras de la o distanță de 300 de metri. Torpila a lovit nava într-un punct mai jos de catargul de la pupa. Prora a luat apă, dar nava a rămas pe linia de plutire. Echipajul ei a fugit în bărci. Schwieger a ieșit la suprafață.

A constatat că vasul era un cargou englez, Centurion, de aproximativ 6 000 de tone, al aceleiași companii de navigație care deținea cargoul pe care-l scufundase mai devreme, în aceeași zi.

Ceața a început din nou să se acumuleze. Schwieger nu voia să riște ca nava Centurion să supraviețuiască. A lansat o a doua torpilă, „pentru a face scufundarea sigură“. Și aceasta a explodat la contact, iar Schwieger a auzit șuieratul de aer pe care-l scotea nava în timp ce apa îi umplea coca – și care indica scufundarea. Pentru comandanții de submarine, acest moment era întotdeauna unul satisfăcător. Kapitänleutnant Forstner descria, în memoriile lui, cum aerul „iese cu un fluierat ascuțit prin toate orificiile posibile, iar sunetul seamănă cu șuieratul strident al unei sirene cu aburi. Este un spectacol minunat de privit!“ Adeseori, în acest punct, navele lovite lăsau să le scape o ultimă exhalație, în timp ce apa le umplea camerele cazanelor, provocând o explozie finală și eliberând un nor de fum negru și de funingine, cunoscut de comandanții de submarine drept „sufletul negru“.

Schwieger n-a mai așteptat să vadă nava dispărând sub apă. Ceața se făcuse prea densă. La ora 14:15, a intrat în imersiune și a stabilit o direcție de deplasare care avea să ducă submarinul U-20 mult în larg, astfel încât să-i poată fi reîncărcați acumulatorii în siguranță, iar el să se gândească și cum să acționeze în continuare.

Schwieger era pus în fața luării unei decizii. Combustibilul îi era pe terminate – în mod surprinzător – și încă nu ajunsese în zona de vânătoare care-i fusese atribuită, din largul portului Liverpool, aflat la o depărtare de încă o zi de navigat.

---

[483] Schwieger, Jurnal de război.

[484] Oricine este interesat să-și facă o idee mai bună referitoare la unde anume se află toate aceste locuri și secțiuni de apă, unele în raport cu celelalte, trebuie doar să caute numele cu motorul de căutare Google.

LUSITANIA: VIAȚĂ DUPĂ MOARTE

În acea după-amiază de joi, Theodate Pope și Edwin Friend stăteau pe scaunele lor de pe punte, bucurându-se de vremea frumoasă și de apa albastră. Nu erau iubiți, dar Theodate își petrecea timpul, în cea mai mare parte, în compania lui Friend. În timp ce stăteau pe punte, Friend îi citea cu voce tare dintr-o carte, Matière et mémoire, de Henri Bergson – sau Materie și memorie, publicată în 1896. În linii mari, cartea vorbea despre relația dintre minte și trup. Bergson, fost președinte al Societății de Cercetare Psihică din Marea Britanie, susținea ideea că o anumită parte dintr-un individ persista după moarte.

Theodate era și ea membră a societății[485], o organizație înființată la Londra în 1882, nu de trăsniți sau de pretinși spiritiști, ci de filosofi, scriitori, oameni de știință și jurnaliști care încercau să aducă principiile rigorii științifice în investigarea fenomenelor paranormale. Printre membrii societății, se numărau zeci de personalități din domeniile științei și literaturii, printre care H.G. Wells, Mark Twain, William James și Oliver Lodge, un fizician britanic de vârf, care avea să-și piardă propriul fiu în război, în septembrie 1915, și să-și petreacă restul vieții încercând să ajungă la el, dincolo de moarte. Din când în când, Theodate îi asistase pe Lodge și James la câte o investigație a doamnei Piper, spiritista, pentru care James convocase 75 de ședințe. Aparentele ei talente rezistaseră atât de mult încercărilor lui de a-i demasca dibăcia, încât James ajunsese să creadă că era posibil ca totul să fie de-adevăratelea: „Dacă vrei să dai peste cap legea că toate ciorile sunt negre“ – făcuse el faimoasa-i afirmație –, „nu trebuie să încerci să dovedești că nici o cioară nu este neagră, e suficient să dovedești că o singură cioară este albă. Cioara mea albă e doamna Piper.“[486]

Theodate participase, de asemenea, la ședințe fără legătură cu William James, iar, în niște memorii nepublicate, descrisese o ședință din 1909 cu o altă spiritistă renumită, Eusapia Palladino, în timpul căreia Theodate susținea că propriul turban i se ridicase prin levitație de pe scalp și se

așezase pe masă, în fața ei.[487] Se dovedise ulterior că Palladino era o impostoare foarte talentată.

Theodate începuse, în jurul vârstei de 30 de ani, să studieze serios puterile minții și ocultismul. În 1900, la 33 de ani, citise primele ei articole din Însemnări ale Societății de Cercetare Psihică, printre care figurau investigații ale unor pretinse bântuiri și cazuri de „supraviețuire", termenul preferat al societății pentru noțiunea de viață după moarte; tot în Însemnări își publicase și Sigmund Freud, în 1912, cea dintâi prezentare detaliată a teoriei sale despre subconștient. Theodate devenise membră a societății în 1904 și, la scurt timp după aceea, începuse să-l ajute pe William James cu investigația pe care i-o făcea doamnei Piper. (Fratele lui James, Henry, deși autorul a zece povestiri cu fantome, inclusiv Răsucirea șurubului[488], disprețuia spiritismul și superficialitățile paranormale.) În 1907, anul în care a împlinit 40 de ani, Theodate participase la înființarea unui nou institut de cercetare psihică la New York și contribuise cu 25 000 de dolari – peste 600 000 în dolarii de astăzi. Tovarășul ei de călătorie, Edwin Friend, fusese editorul revistei Institutului, până când un conflict, în mod clar non-astral, privitor la ce fel de articole să fie publicate dusese la destituirea lui. Deși avea numai douăzeci și ceva de ani, Friend obținuse deja diplome de licență și de masterat de la Harvard și predase studii clasice la Princeton, Harvard și Universitatea din Berlin.[489] Theodate, înfuriată de destituirea lui, demisionase din consiliul de conducere al Institutului. Motivul pentru care călătorea cu el acum pe Lusitania era să-i viziteze pe Oliver Lodge și alții de la Londra, pentru a căuta sprijin în vederea înființării unei noi societăți americane.

Cartea lui Bergson era în franceză, dar Friend și traducea în timp ce citea. Nu era puțin lucru. Materie și memorie ar fi fost o lectură năucitoare în orice limbă. Dar ei stăteau acolo, umplând cu satisfacție aerul cald al după-amiezii, cu vorbe murmurate și zâmbete cu înțeles, cuprinzând cu mintea necuprinsul.

„Erau pasaje care ilustrau minunat unele dintre dificultățile obișnuite în comunicare"[490], scria ulterior Theodate – și, spunând comunicare, ea se referea la contactul cu cei morți. „Erau foarte edificatoare și am văzut

însuflețirea inspirației pe care o reprezentau ele pentru domnul Friend; în timp ce stăteam alături, fiecare pe scaunul său de pe punte, mi-am spus ce minune era că se găsise un asemenea om ca domnul Friend, care să continue cercetările. Simțeam în profunzime distincția respectului și a admirației mele pentru el. Avea o inimă și o minte foarte bogat înzestrate."

Ea vedea în Friend un ajutor intelectual și credea că, în anii ce urmau, el avea să fie o prezență importantă, chiar dacă platonică, în viața ei.

În rândurile mulțimii mai tinere, viața la bordul navei dobândise o nouă intensitate, capătul călătoriei fiind foarte aproape. Noii prieteni își cereau unul altuia să semneze în caiete de amintiri. Flirturile deveniseră mai pline de cochetărie; concursurile sportive în curs de desfășurare – mai înfocate, cu premii oferite la frizeria navei. Granițele dintre familii începuseră să se estompeze. Copiii cutreierau puntea în grupuri, conduși de însoțitoare de bord. Una dintre ele avea în grijă 22 de copii, pe care-i supraveghea în timp ce părinții lor luau masa. Ethel Moore Lamping Lines, de 34 de ani, care călătorea cu soțul ei, Stanley, se împrietenise cu doi tineri căsătoriți din Toronto, care se duceau acasă, în Scoția, cu cei trei copii ai lor: un băiețel și o pereche de gemeni de un an și jumătate. „Eram înconjurați de mici familii frumoase, în creștere" – scria doamna Lines – „și eram cu toții foarte fericiți."[491]

Ea glumea, împreună cu o prietenă, despre ce ar fi făcut, dacă nava le-ar fi fost atacată. „Însoțitoarea noastră de bord a râs "– își amintea doamna Lines – „și a spus că nu ne-am duce în jos, ci în sus, căci eram burdușiți cu muniții."

În acea după-amiază, căpitanul Turner și secundul Anderson au făcut turul navei, ca să se asigure că toate bărcile de salvare erau, într-adevăr, basculate și pregătite pentru coborâre. Turner i-a ordonat lui Anderson, de asemenea, să verifice că toate hublourile navei erau închise, până sus pe Puntea B, și că toate ușile despărțitoare erau și ele etanș închise.

În miezul zilei de joi, Lusitania se afla la 465 de mile marine vest de insulița irlandeză Stânca Fastnet și înainta cu o viteză de 21 de noduri.[492]

---

[485] Pentru mai multe detalii despre Societatea de Cercetare Psihică și despre spiritualism la finele secolului al XIX-lea și începutul secolului XX, vezi cartea mea, intitulată, Thunderstruck, pp. 386–387.

[486] Larson, Thunderstruck, pp. 11, 13, 401.

[487] S. Smith, Theodate Pope Riddle, note, p. 8.

[488] The Turn of the Screw, nuvelă publicată în 1898. (n. trad.)

[489] Katz, Dearest of Geniuses, p. 69.

[490] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[491] Citat în „The Story of the Sinking of the Lusitania“ („Povestea scufundării Lusitaniei“), de Deborah Nicholson Lines Davison (prin amabilitatea domnișoarei Davison).

[492] Memorandum, „„Lusitania – American Proceedings“ („Lusitania – Procedurile americane“), în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

U-20: SCHIMBARE DE PLAN

Joi după-amiază, U-20 fiind imersat și îndreptându-se spre larg, Schwieger a hotărât să abandoneze tentativa de a ajunge la Liverpool, în ciuda ordinelor pe care le primise.[493] În cultura comandanților de submarine, aceasta era prerogativa lui. Fără să fie în legătură cu superiorii și cu vase prietene, numai comandantul putea ști cum se desfășura patrularea lui și ce pericole sau provocări înfrunta. Chiar și așa, Schwieger a dedicat aproape o pagină întreagă din jurnalul său de război acestei explicații.

Vremea fusese principalul factor în decizia lui. Barometrul, dar și ceața care-i urmărise cursul toată ziua și în noaptea dinainte, și vremea straniu de liniștită – aici el a folosit fermecătorul cuvânt nemțesc Windstille – îi sugeraseră că urmau zile întregi de ceață. „Vizibilitatea proastă“ – scria el – „face imposibilă depistarea numeroaselor patrule inamice, a traulerelor și a distrugătoarelor, la a căror prezență ne putem aștepta în Canalul St. George și în Marea Irlandei; așadar, vom fi în pericol constant și forțați să călătorim în imersiune.“

Schwieger presupunea că toate transporturile de trupe care plecau de la Liverpool aveau să pornească noaptea, sub escorta distrugătoarelor. Singurul mod de a repera navele cu pricina era să rămână la suprafață, scria el, dar a face acest lucru în ceață și întuneric era prea periculos, atât din cauza riscului ca navele să dea peste submarinul său, cât și pentru că distrugătoarele – rapide și puternic înarmate – nu puteau fi reperate la timp, în așa fel încât el să scape de atac.

De asemenea, mai avea numai trei torpile rămase, dintre care voia să țină două de rezervă pentru călătoria de întoarcere, o practică standard pentru comandanții de submarine.

Și, apoi, mai era problema combustibilului. Dac-ar fi continuat să se îndrepte către Liverpool, rezerva i-ar fi scăzut atât de mult, încât n-ar fi

putut să se întoarcă pe aceeași rută care-l adusese acolo. Ar fi fost nevoit s-o ia prin Canalul de Nord, printre Scoția și Irlanda. Dacă acea rută devenise mult mai sigură pentru navele comerciale britanice, pentru submarine devenise tot mai periculoasă. Ultima dată când o luase pe acolo, întâlnise patrule puternice și fusese într-un pericol continuu. Jurase să nu mai facă asta niciodată, „indiferent de circumstanțe“.

Plănuia să atace în continuare nave, scria el, dar în ape mult mai îndepărtate de Liverpool, la intrarea într-un alt pasaj – Canalul Bristol – pe unde treceau navele ca să ajungă în orașele-port englezești Swansea, Cardiff și Bristol, „întrucât șansele unor atacuri de succes sunt mai mari aici, iar măsurile defensive inamice, mai puține decât în Marea Irlandei, lângă Liverpool“. Deși mai avea doar o torpilă disponibilă pentru întrebuințare imediată, în afară de cele două de rezervă, avea o mulțime de obuze. A hotărât să-și continue atacurile, până când se consumau două cincimi din cantitatea de combustibil rămas.

Dar, încă o dată, a fost împiedicat de vreme. La ora 18:10 în acea seară, s-a uitat prin periscop și iarăși n-a văzut decât ceață, vizibilitatea fiindu-i limitată la 30 de metri în orice direcție. A luat-o spre larg, până dincolo de cele mai circulate căi de trafic maritim, pentru a petrece noaptea. Plănuia să iasă la suprafață în dimineața următoare, vineri, ca să-și pună în funcțiune motoarele diesel și să-și reîncarce acumulatorii, pregătindu-se pentru vânătoarea din acea zi.

---

[493] Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: MESAJE

S-a servit cina, desigur, la fel de elaborată și îndestulătoare ca de obicei, deși mai apreciată acum, dat fiind că era antepenultima cină a călătoriei, înainte de sosirea la Liverpool, sâmbătă dimineața.

În timp ce pasagerii cinau, unul dintre operatorii Marconi de pe navă a recepționat un mesaj care vibra în eter. Era ora 19:50. Mesajul, trimis en clair, adică în engleză, pe înțelesul tuturor, venea de la biroul Amiralității din Queenstown, Irlanda. Prima versiune trebuie să fi fost distorsionată, căci operatorul de pe Lusitania l-a rugat pe cel de la stația din Queenstown să i-l trimită din nou. Mesajul repetat a fost trimis la 19:56. Câteva clipe mai târziu, căpitanul Turner avea mesajul în mână: „Submarine active în largul coastei sudice a Irlandei“[494].

Cam în același timp, vasul a primit un alt mesaj, acesta direcționat către toate navele britanice și trimis într-un cod special al Amiralității, rezervat pentru vasele comerciale. Odată decodat, i-a fost și el transmis lui Turner. Mesajul avertiza navele din Canalul Mânecii să stea la două mile marine depărtare de coastele sudice ale Angliei, dar le dădea ordin acelor nave care erau în drum spre Liverpool să evite promontoriile, să stea în mijlocul Canalului, să treacă cu viteză mare prin fața porturilor și, în sfârșit, să angajeze, când ajungeau la Bancul Mersey, un pilot de port, care să le conducă la pontoanele lor din portul Liverpool. Mesajul se încheia: „Submarine în largul insulei Fastnet“.

Venind unul după altul, cele două mesaje erau deconcertante – și derutante. Cel de-al doilea părea să se contrazică. Pe de o parte, le recomanda navelor din Canalul Mânecii să stea în apropierea țărmului. Pe de altă parte, recomanda ca navele de pe ruta lui Turner să rămână pe mijlocul Canalului. Le solicita căpitanilor să treacă în viteză pe lângă porturi, dar, în același timp, le spunea să oprească și să ia un pilot la intrarea pe râul Mersey. Mesajele nu ofereau nici vreun indiciu cu privire la numărul real al

submarinelor sau la localizarea lor precisă. Apele din largul coastelor sudice ale Irlandei ocupau o suprafață imensă de ocean. Expresia „submarine în largul insulei Fastnet“[495] putea însemna o jumătate de milă marină sau o sută de mile. Împreună, cele două mesaje păreau să sugereze că submarinele mișunau în acele ape.

Pentru căpitanul Turner, un lucru era sigur: Lusitania urma să treacă pe lângă Stânca Fastnet în dimineața următoare și să se afle în largul coastelor sudice ale Irlandei tot restul călătoriei sale către Liverpool.

După cină, Preston Prichard a condus „partida de whist“ în salonul de la clasa a doua[496], în timp ce, la clasa întâi, se pregătea concertul de seară. Programul din acea seară a dispărut din istorie, dar se pare că un pasager îmbrăcat ca Bonnie Prince Charlie[497], în ținută de gală, a cântat șase cântece scoțiene. În traversările anterioare[498], pasagerii recitaseră poezii, își etalaseră priceperea la „scamatorii“, citiseră cu voce tare din cărți și dăduseră adevărate „recitaluri umoristice“; cântaseră cântece în vogă, precum Down by the Old Mill Stream, Genevieve și Tip Top Tipperary Mary, și se lăudaseră cu talentele lor de a cânta la instrumente, cu solouri la eufoniu, și mandolină, și violoncel – Berceuse d'Jocelyn, de Godard, și Träumerei, de Schumann. Exista o caracteristică obișnuită: fiecare concert se încheia cu publicul ridicându-se în picioare, ca să cânte God Save the King[499] și ruda sa americană, My Country 'Tis of Thee[500]. Aceeași melodie, versuri foarte diferite.

Acela a fost momentul când, în timpul pauzei, Turner a ieșit în față, pentru a-și prezenta comentariile demoralizatoare cu privire la submarine și la zona de război și i-a asigurat pe ascultători că aveau să se afle în curând în siguranță, în brațele Marinei Regale.

În timpul desfășurării concertului, un grup de ofițeri a efectuat o inspecție nocturnă a navei – altă măsură determinată de pericolul submarinelor. Pe lângă faptul că voia ca toate hublourile să fie închise, căpitanul Turner a ordonat acum ca toate să fie acoperite de perdele, de teamă să nu se vadă

lumină prin ele, și ca toate ușile care duceau către punțile de afară să fie închise. Mai mult decât atât, a stins luminile de navigație ale navei.

Echipa de inspecție, condusă de ofițerul de gradul trei John Lewis, a verificat toate hublourile și ferestrele din saloanele rezervate călătorilor, de la un capăt la celălalt al navei, și pe cele care puteau fi verificate de pe punți, dar regulile companiei Cunard le interziceau membrilor echipajului să intre în cabine. Echipa de inspecție a lăsat o listă de hublouri deschise pentru însoțitorii de bord care aveau grijă de cabine, băgată într-o lampă de pe coridor. Pasagerii fuseseră instruiți să-și țină hublourile închise, dar vremea era atât de frumoasă, încât mulți le deschiseseră pentru aerisire.

Negustorul de cărți Charles Lauriat își făcuse o datorie din a superviza inspecțiile și alte operațiuni de la bordul vasului: „Eram foarte interesat de tot ce se făcea la bordul navei, când ne apropiam de coastele irlandeze“ – a scris el –, „și, de fapt, pe toată durata voiajului am fost neobișnuit de mult cu ochii în patru“[501]. În acea noapte de joi, ducându-se către cabina lui de pe Puntea B – care, fiind o cameră interioară, nu avea hublou –, a văzut lista cu hublourile deschise, „băgată chiar în lampa de care dai când mergi pe coridor“.

Îngrijorarea căpitanului Turner cu privire la hublourile deschise era împărtășită de toți căpitanii, indiferent dacă era pe timp de pace sau de război. Un hublou nu era altceva decât o deschizătură în latura unei nave. În anumite condiții, un singur hublou deschis îi putea permite apei să pătrundă într-un ritm de 3,75 tone pe minut.[502]

În seara aceea, un grup de pasageri s-au întâlnit și au format un comitet, ca să se învețe unul pe altul cum să îmbrace noile veste de salvare marca „Boddy“, „acestea fiind un model diferit de vesta obișnuită cu lemn de plută“, spunea pasagerul Arthur J. Mitchell, reprezentant al Companiei Raleigh Cycle. Mitchell avea motive să fie îngrijorat. În călătoriile lui de până atunci, supraviețuise la două naufragii.

Căpitanul Turner fusese de acord cu această idee, spunea Mitchell, cu condiția „să nu li se sugereze pasagerilor că utilizarea echipamentului de salvare era cumva un lucru iminent“[503]

Deja plutea în aer suficient de multă neliniște. O pasageră de la clasa întâi, pe nume Josephine Brandell, de 23 de ani, era atât de speriată, încât hotărâse că nu putea dormi în propria ei cabină și întrebase o altă pasageră, pe Mabel Gardner Crichton, de 42 de ani, dacă putea petrece noaptea în cabina ei.

Doamna Crichton consimțise.

Brandell a scris: „A fost chiar foarte bucuroasă să-mi fie de vreun ajutor și a făcut tot ce a putut, în noaptea aceea, ca să-mi liniștească nervii“[504].

Cabina Marconi de pe vas a primit acum un nou mesaj, de un alt tip. Era pentru Alfred Vanderbilt, de la o femeie care-i spunea: „Sper să ai parte de o traversare în deplină siguranță, aștept cu foarte multă nerăbdare să te văd în curând“[505].

---

[494] Telegramă a supraveghetorului, Valencia către Amiralitate, 7 mai 1915, „Lusitania Various Papers“ („Diverse documente legate de Lusitania“), în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[495] Telegramă a supraveghetorului, Valencia către Amiralitate, 7 mai 1915, „Lusitania Various Papers“, în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[496] Scrisoare a lui Guy R. Cockburn către doamna Prichard, 6 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[497] Pe numele său adevărat Charles Edward Stuart (1720–1788), zis „Tânărul Pretendent“ în Marea Britanie, a fost al doilea pretendent iacobit la tronul Angliei, Scoției, Franței și Irlandei. (n. trad.)

[498] „Programme in Aid of Seamen’s Charities“ („Program pentru ajutorul marinarilor“), RMS Lusitania, 21 septembrie 1912, DX/728, Merseyside; „Programme of Entertainment“ („Program de distracții“), 21 și 22 aprilie 1915, D42/PR3/8/25 (Arhivele Companiei Cunard).

[499] Textual: „Doamne, ține-l pe Rege!“ (sau pe Regină, în prezent), imnul național al Marii Britanii. (n. trad.)

[500] Textual: „Țara mea, -i pentru tine!“, cântec patriotic american, unul dintre cele două (celălalt fiind Hail, Columbia!) care au servit drept imn național neoficial în Statele Unite, până la adoptarea, în 1931, a prezentului imn, The Star-Spangled Banner. (n. trad.)

[501] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 5.

[502] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 164.

[503] „Statement of Mr. A.J. Mitchell“ („Declarație a d-lui A.J. Mitchell“), 14 mai 1915, Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[504] Relatare a Josephinei Brandell, citată în Kalafus et al., Lest We Forget.

[505] Înregistrarea semnalelor radio, 6 mai 1915, „Lusitania Various Papers“, în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

LONDRA / WASHINGTON / BERLIN: TENSIUNE

A durat ceva, până când veștile despre scufundarea navei Candidate au ajuns la Amiralitate. Un trauler, Lord Allendale, a dat de cele trei bărci de salvare ale acesteia pe la ora trei, în după-amiaza de joi. Marinarii plutiseră în derivă, prin ceață, timp de cinci ore. Traulerul nu avea echipament radio, așa că nu putuse raporta scufundarea sau salvarea, până când nu se întorsese la baza lui de la Milford Haven, pe coasta engleză, departe de locul unde se scufundase nava Candidate. Comandantul forțelor navale de la Milford Haven înștiințase Amiralitatea cu privire la atac printr-o telegramă trimisă la puțin timp după miezul nopții.

O telegramă de la Centrul Naval din Queenstown sosise, de asemenea, în acea zi, cu o altă informare despre un submarin observat în largul Daunt Rock, la ora 9:45 dimineața. Submarinul rămăsese „la vedere timp de cinci minute“[506], după care se scufundase. Acest fapt le fusese transmis prin relee directorului Serviciilor de Informații Hall și primului-lord al Marinei, Fisher. O copie ajunsese și la biroul lui Churchill, deși el era încă în Franța.

HMS Orion își continua drumul spre nord, deplasându-se în zigzag în larg, la 150 de mile marine vest de Irlanda.

La Washington, președintele Wilson se lupta iar cu depresia. Refuzul lui Edith Galt îl aruncase într-o stare înrudită cu durerea sufletească – în asemenea măsură, încât i se părea dificil să se concentreze asupra evenimentelor mondiale, cu toate că acestea continuau să se adune. Incidentul cu petrolierul Gulflight era încă o știre de mare importanță. O investigație condusă de un anchetator englez confirmase faptul că Alfred Gunter, căpitanul vasului, murise de „insuficiență cardiacă, accelerată de șocul provocat de torpilarea navei sale“[507]. Ofițerul secund al petrolierului declarase că, probabil, căpitanul submarinului își dăduse seama că nava era

americană, căci ziua fusese una senină, iar petrolierul arbora un steag american mare. Apăruseră, de asemenea, știri despre noi atacuri ale submarinelor. The Washington Times anunțase miercuri seara că un submarin german, „care o luase razna“[508], scufundase 11 traulere de pescuit neînarmate în Marea Nordului, în largul coastelor Angliei.

În acea noapte, însă, atenția lui Wilson era concentrată numai asupra lui Edith. Hotărâse că, în ciuda noii lui amărăciuni, nu avea – nu putea – s-o lase să iasă din viața lui. Compusese o lungă scrisoare, un adevărat poem în proză al disperării, în care el, omul pe care foarte mulți americani îl credeau distant și profesionist, scrisese: „Sunt câteva lucruri pe care trebuie să încerc să le spun, înainte să sosească din nou ceasurile mute, în care lucrurile nespuse dor atât de mult și-i strigă inimii să fie rostite“[509].

Era dispus să accepte prietenia, îi spunea el – deocamdată. „Dacă nu-mi poți da tot ce vreau – lucrul fără de care inima mea abia poate respira acum –, este pentru că nu sunt vrednic. Știu instinctiv că mi-ai putea dărui, dacă aș fi și dacă ai înțelege – dacă ai înțelege inima de băiat care se află în mine și simplitatea nevoii mele, pe care ai putea s-o umpli, astfel încât zilele toate să-mi fie fericite.“

Îi spunea clar că ea tot avea să ajungă să-l iubească. „Nu înțelege greșit“, adăuga el, într-unul dintre cele trei post-scriptumuri pline de pasiune. „Ceea ce am primit acum din mâinile tale generoase este infinit de prețios pentru mine. M-ar ucide să mă despart de asta – n-aș putea și sper că tu nu ai putea. Și voi fi răbdător, răbdător la nesfârșit, să văd ce anume îmi poate rezerva viitorul, dacă-mi rezervă ceva.“

Întâmplarea a făcut să nu fie atât de răbdător, căci, în dimineața următoare, joi, 6 mai, înainte să expedieze scrisoarea, i-a mai adăugat o anexă, care avea cinci pagini.

Citise din nou scrisoarea ei, îi spunea, și acum o aprecia într-o lumină mai încurajatoare: „Abia văd să scriu printre lacrimi, în timp ce-mi ridic ochii de pe ea – lacrimi de bucurie și dulce dor“[510].

Pentru moment, alegea să fie cavalerul ei: „Se pare c-am fost adus pe lume ca să servesc, nu să primesc, și așa voi servi până la final, și nu voi cere nimic în schimb“.

Între timp, opoziția lui Edith începuse să se șubrezească, dar înconjurată de angoase contradictorii, care o copleșeau. Faptul că Wilson era președintele Statelor Unite punea o barieră în gândurile ei, pe care o considera greu de trecut. Puterea lui, grupul lui omniprezent de oameni din Serviciul Secret, vizibilitatea lui în ochii publicului și constrângerile ce rezultau de aici asupra comportamentului său în privat, toate acestea complicau lucrurile, la fel ca și simplul fapt că oricărei femei dispuse să se căsătorească cu Wilson urmau, probabil, să-i fie puse la îndoială motivele, dată fiind înalta lui poziție. „Mă temeam“ – a scris ea – „că unii ar putea crede că-l iubesc pentru asta; apoi, gândul cumplit la publicitatea care avea să fie atrasă inevitabil; și sentimentul că nu aveam nici o pregătire pentru responsabilitățile pe care le presupunea o astfel de viață.“[511] Pe de altă parte, simțea o afecțiune profundă pentru acest bărbat: „O, atât de multe lucruri se învălmășeau în gândurile mele, și, totuși, de fiecare dată când eram cu el, simțeam vraja prezenței lui“[512]. Era fermecată, de asemenea, de încrederea pe care el o avea în ea și de plăcerea lui de a discuta împreună „toate problemele cu care se confrunta, și temerile lui, chiar și atunci, când focul războiului care se dezlănțuia în Europa putea face un salt peste Atlantic și să cuprindă propria noastră țară“[513].

Nu se puteau vedea prea des, ca nu cumva să atragă „publicitate nedorită“[514], a scris ea; și când se vedeau, totuși, trebuia să fie la Casa Albă sau în timpul unei plimbări cu automobilul, cu un însoțitor mereu aproape, fie că era Helen Bones, sau doctorul Grayson, sau fiica lui Wilson, Margaret. Un vehicul plin cu oameni de la Serviciul Secret îi urma întotdeauna. Singurul mod de comunicare în totalitate privat era corespondența, drept pentru care scrisorile lor au continuat, ale lui mereu înflăcărate și pline cu declamații de iubire, ale ei binevoitoare și călduroase, dar, în același timp, straniu de distante.

La Berlin, cancelarul german Bethmann devenea tot mai tulburat. Războiul nu mergea bine în tranșee și se temea că submarinele Germaniei ar fi putut înrăutăți mult mai mult lucrurile. Cu o lună mai devreme, kaiserul Wilhelm dăduse un ordin care le permitea comandanților de submarine să-și țină vasele imersate când atacau nave comerciale, pentru a evita pericolul inerent al ieșirii la suprafață și al apropierii de cargourile inamice suspecte, pentru a le confirma întâi identitatea. Rezultatul a fost acela că li se dăduse și mai multă libertate comandanților. Combinat cu vremea de primăvară de pe mare, faptul cu pricina dusese la o creștere înfiorătoare a numărului de atacuri împotriva navelor neutre, precum cel împotriva petrolierului american Gulflight.

Joi, 6 mai, Bethmann a scris o scrisoare către oficialitatea de cel mai înalt rang din Marina Germaniei, în care se plângea că, pe parcursul săptămânii precedente, submarinele scufundaseră „tot mai multe“ nave neutre. „Acest fapt, în mod sigur și în cel mai înalt grad, nu doar că va altera bunele noastre relații cu statele neutre, dar va crea, de asemenea, cele mai grave complicații și, în final, va arunca statele respective în tabăra inamicului.“[515] Situația Imperiului era deja destul de „tensionată“, scrisese el, și avertizase: „Nu pot accepta responsabilitatea de a vedea cum se înrăutățesc și mai mult relațiile noastre cu statele neutre, lucru care va duce, cu siguranță, la continuarea războiului submarin în forma sa actuală“.

Ceruse ca Înaltul Comandament al Marinei „să ia măsurile necesare pentru a garanta că submarinele noastre vor evita, în orice situație, să atace vase neutre“.

În acea seară, joi, 6 mai, The Washington Times a anunțat că alte patru vase fuseseră scufundate, inclusiv două vapoare neutre și o goeletă engleză.[516] Două dintre nave fuseseră atacate de submarine, celelalte două, distruse de o mină marină și de bombardamentul de artilerie de pe o navă de război germană.

Lusitania se afla de-acum la două zile distanță de Liverpool. La miezul nopții, în acea zi de joi, 6 mai, puternicul transmițător german de la Norddeich a răspândit un mesaj către toate submarinele: Lusitania avea să-și înceapă călătoria de întoarcere spre New York pe 15 mai.

Acest mesaj a fost interceptat și retransmis către Camera 40.[517]

---

[506] Telegramă a Centrului Naval de la Queenstown către Amiralitate, 6 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegrams", 6–10 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/113 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[507] The New York Times, 6 mai 1915; The Washington Times, 5 mai 1915.

[508] The Washington Times, 5 mai 1915.

[509] Scrisoare a lui Wilson către Edith Galt, 5 mai 1915 (Arhivele Wilson).

[510] Scrisoare a lui Wilson către Edith Galt, 6 mai 1915 (Arhivele Wilson).

[511] E.B. Wilson, My Memoir, pp. 66–67.

[512] E.B. Wilson, My Memoir, p. 67.

[513] E.B. Wilson, My Memoir, p. 67.

[514] E.B. Wilson, My Memoir, p. 67.

[515] Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 398.

[516] The Washington Times, 6 mai 1915.

[517] Telegramă interceptată, „Norddeich to all Ships“ („Norddeich către toate vasele“), în Arhivele Amiralității, ADM 137/3959 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii). Iată textul efectiv: „6 MAI 1915. NORD DEICH CĂTRE TOATE VASELE. NR. 48: VASUL CU ABURI LUSITANIA PLEACĂ DIN LIVERPOOL CĂTRE NEW YORK ÎN 15 MAI. VASUL CU ABURI TUSCANIA PLEACĂ DIN GLASGOW ÎN 7 MAI CĂTRE NEW YORK VIA LIVERPOOL. VASUL CU ABURI CAMERONIA DE 11 000 DE TONE PLEACĂ ÎN 15 MAI CĂTRE NEW YORK.“

U-20: CEAȚĂ

Schwieger și echipajul său și-au petrecut noaptea în liniște, departe în larg.[518] Vineri, 7 mai, la ora 5 dimineața, el a ordonat ieșirea la suprafață a submarinului și s-a urcat în castel. A făcut trecerea la motoarele diesel și a început să încarce acumulatorii de dedesubt.

În răstimpuri, U-20 trecea când prin ceață, când prin atmosferă senină. „Din când în când, se înseninează puțin“, a scris Schwieger. Aceste scurte intervale de înseninare i-au dat, la început, speranța că avea să fie o vizibilitate mai bună, dar nu trecea mult și soarele dispărea, iar ceața revenea, la fel de compactă.

Era un lucru descurajant și confirma decizia anterioară a lui Schwieger de a nu merge mai departe către Liverpool. El avea să-i relateze mai târziu povestea acelei dimineți prietenului și colegului său comandant de submarin Max Valentiner. Ceața densă îi oferise „slabe șanse de a scufunda ceva“, spunea Schwieger. „În același timp, un distrugător care naviga prin ceață putea da de noi înainte să ne dăm seama.“

În jurnalul său de război, el a scris: „Întrucât ceața nu a cedat, am decis deja să ne începem călătoria de întoarcere“.

A stabilit o nouă direcție către casă. În ceea ce-l privea, patrularea luase sfârșit.

---

[518] Schwieger, Jurnal de război.

III

Siajul morții

MAREA IRLANDEI: MOTOARELE DE DEASUPRA

Vineri dis-de-dimineață, mai mulți pasageri s-au trezit și s-au îmbrăcat, apoi au urcat pe punțile superioare, pentru a privi cum răsărea soarele.[519] Deși oficial răsăritul avea să se producă abia la ora 5:30, deja partea estică a cerului începea să se lumineze. La 4:30 dimineața, Elbridge și Maude Thompson din Seymour, Indiana, ambii de 32 de ani și călătorind la clasa întâi, se aflau la locul potrivit, la fel cum se aflau și pasagerii de la clasa a doua, Belle, de 49 de ani, și Theodore Naish, de 59 de ani, din Kansas City. În jurul orei 5, cele două cupluri au zărit o navă de război la babord, în depărtare, navigând rapid pe o direcție de deplasare paralelă cu cea a Lusitaniei. Doamna Thompson a numit-o „navă de război“, cu toate că, de fapt, era HMS Partridge, un distrugător de mare viteză, cu trei coșuri. La bordul vasului Partridge, ofițerii și membrii echipajului care făceau de gardă în zori au văzut și ei Lusitania.

Pentru pasagerii matinali, precum doamna și domnul Naish și doamna și domnul Thompson, simpla vedere a acelei robuste nave de război era reconfortantă. Prezența ei venea să confirme observațiile liniștitoare pe care le făcuse căpitanul Turner la concertul ce avusese loc în noaptea anterioară. Doamna Naish a zis: „Ni se spusese că eram protejați pe întreg parcursul de nave militare, dotate cu aparatură radio, și că distrugătoare de submarine aveau să ne însoțească pe canal“[520]. Prin „canal“, ea înțelegea Canalul St. George.

Vasul Partridge, însă, nu primise vreun astfel de ordin. Distrugătorul, capabil să ajungă la o viteză de peste 30 de noduri, a trecut mai departe, în ritm sprinten.

În jurul orei 6, Lusitania a intrat într-o ceață densă. Căpitanul Turner a redus viteza la 15 noduri și a dat ordin să fie activat cornul de ceață. La fel ca și

alți pasageri aflați la bord, doamna și domnul Naish aveau o înclinație pentru măsurarea timpului, probabil o consecință a faptului că nu erau multe alte lucruri de făcut la bordul unui vas. Ei au cronometrat intervalul de timp dintre sunetele emise de cornul de ceață, constatând că acestea se produceau din minut în minut. Pe Theodore îl neliniștea cornul. „Nu-mi place asta“ – i-a spus el soției –, „prea sună a cobe.“[521]

Pretutindeni pe vapor, pasagerii s-au trezit brusc și, când au privit prin hublouri și ferestre, au văzut doar o ceață lăptoasă. Charles Lauriat a stat în pat până la ora sa obișnuită de trezire pe vapor, adică ora 8, apoi s-a sculat și a făcut baia tradițională în apă de mare. În această dimineață, nu-l prea entuziasma tot procesul. „Cum suna cornul, iar afară era ceață, m-am întors în pat, să mai moțăi câteva ore. I-am dat dispoziții însoțitorului de bord ca, în cazul în care nu auzea nimic de mine până la ora 12, să mă trezească, astfel încât să am timp suficient ca să mă pregătesc pentru prânzul de la ora 1.“[522] Cornul de ceață părea să nu-l deranjeze pe Lauriat, poate datorită faptului că stătea într-o cabină din interiorul navei, care nu avea hublouri.

Căpitanul Turner a pus mai mulți marinari de cart decât de obicei, care să se uite după alte vase. Unul dintre aceștia era Leo Thompson, un membru al echipajului care a fost desemnat „observator special“ pentru cartul de două ore care începea la ora 10 dimineața. El a urcat scara până în cuibul rândunicii, aflat cam la o treime din înălțimea primului catarg. Acolo, el și un alt membru al echipajului, George Clinton, aveau să petreacă următoarele două ore privind în ceață, uneori cu binoclu de navigație – Thompson avea unul propriu –, alteori numai cu ochiul liber. Era o muncă plictisitoare, dar de o importanță crucială.

Ceața era periculoasă, în special în ape aglomerate cum erau acelea. Însă oferea și protecție împotriva submarinelor. Într-o ceață deasă, doar întâmplarea putea să aducă un comandant de submarin îndeajuns de aproape de o navă, încât s-o vadă prin periscop sau din castel, iar, dacă se afla chiar atât de aproape, însemna că se afla prea aproape, riscul de coliziune fiind foarte mare. Atâta timp cât ceața persista, căpitanul Turner nu prea avea de ce să-și facă griji cu privire la submarine.

La ora 11, însă, ceața a început să se împrăștie.

Sus, în cuibul rândunicii, Thompson și Clinton aveau acum parte de experiența extraordinară de a înainta prin ceața care se împrăștia, ca și cum ar fi zburat într-un avion printre nori. Din când în când, soarele încălzea locul unde se aflau și potolea răcoarea matinală. La un moment dat, între ora 11 și amiază, Thompson a zărit pentru prima oară coasta irlandeză. A reușit s-o vadă pe deasupra ceții, dar numai cu binoclul său, și chiar și atunci uscatul era întunecat de pâclă. Ceea ce a văzut, a spus el mai târziu, era „doar pământul ivindu-se prin ceață“[523].

A strigat către puntea de sub el: „Uscat la travers babord!“

Ceața a continuat să se risipească și, curând, punțile au fost acoperite de o pâclă gălbuie care prevestea lumina soarelui ce avea să vină.

La Londra, se acumulase, până acum, un mozaic de informații la divizia de spionaj a „Clipitorului“ Hall și în Camera 40, care arăta că un singur submarin se afla în apele din largul comitatului Cork, și că acela trebuia să fie submarinul U-20, condus de căpitanul Walther Schwieger, un comandant plin de talent și agresivitate.

Pe măsură ce dimineața înainta, s-au adunat mai multe informații, sub forma a două mesaje care ofereau detalii suplimentare despre sfârșitul vasului Centurion. Nava fusese atacată joi la ora 13, toți cei 44 de membri ai echipajului fiind salvați, după ce petrecuseră zece ore pe mare, în bărcile de salvare. Unul dintre mesaje afirma: „Numărul și instrucțiunile submarinului, necunoscute“[524].

Însă, la momentul respectiv, știrile despre atacurile împotriva navelor Centurion și Candidate și împotriva goeletei Earl of Lathom ajunseseră deja în ziarele din Liverpool. Alfred Allen Booth, președintele companiei Cunard, aflase despre atacuri în timp ce-și citea ziarul de dimineață, la micul dejun, la el acasă. Mesajul era clar, cel puțin pentru el. Știa că nava-

amiral a companiei sale urma să navigheze prin aceleași ape, chiar în acea zi.

Booth a renunțat la micul dejun și s-a grăbit să-l întâlnească pe ofițerul naval superior de la Liverpool, căpitanul Harry Stileman, pe care l-a rugat să ia măsuri ca să protejeze Lusitania.[525] Booth a insistat să i se trimită un mesaj lui Turner, care să-l înștiințeze despre cele două nave ale companiei Harrison, ce fuseseră torpilate și scufundate. În conformitate cu regulile de război, Booth nu era el însuși autorizat să-i trimită direct lui Turner un avertisment sau orice altă comandă. La începutul războiului, toate navele sub pavilion britanic trecuseră sub autoritatea diviziei comerciale a Amiralității, pentru a i se da acesteia din urmă flexibilitate maximă în rechiziționarea de nave pentru uz militar, precum și pentru a preveni confuzia care ar fi putut apărea, dacă s-ar fi trimis ordine contradictorii unei nave, atât din partea proprietarilor ei, cât și din partea Amiralității, președintele companiei Cunard, Alfred Booth, admițând că o astfel de situație putea fi „foarte periculoasă".

Ce altceva s-a mai petrecut în timpul întâlnirii lui Booth cu amiralul Stileman este neclar, însă cel dintâi a plecat crezând că un mesaj detaliat avea să fie trimis și că Amiralitatea avea să dea ordin ca Lusitania să-și schimbe cursul către Queenstown, la o distanță destul de mare de Liverpool, până când amenințarea imediată a submarinului avea să treacă.

În largul coastelor Irlandei, Lusitania se deplasa printre pâlcuri de ceață, dar vizibilitatea se îmbunătățea cu fiecare minut, iar riscul de coliziune scădea rapid. Turner a ordonat dezactivarea cornului de ceață. Acum, însă, crescuse riscul ca vasul să fie detectat de vreun submarin.

Pe puntea de comandă, anxietatea a crescut brusc, odată cu sosirea, la ora 11:30, a unui mesaj radio de la Amiralitate, care înștiința: „Submarine active în partea sudică a canalului irlandez ultima oară reperate la 20 de mile marine sud de nava-far Coningbeg"[526].

Expeditorul adăuga: „Asigurați-vă că Lusitania primește acest mesaj".

Nava-far Coningbeg se afla drept în față, pe direcția de deplasare a lui Turner, chiar înainte de locul cel mai îngust – 45 de mile marine lățime – al Canalului St. George. Mesajul indica, de asemenea, că nu era doar un submarin, ci erau mai multe.

Dacă submarinele, la plural, chiar se aflau la 20 de mile marine sud de nava-far, ele erau poziționate cam pe la mijlocul distanței dintre cele două maluri ale canalului. Într-o zi senină – iar, la momentul respectiv, ceața dispăruse aproape de tot –, fumul de la cele trei coșuri în funcțiune ale Lusitaniei era vizibil pe o distanță de 20 de mile marine în oricare direcție, ceea ce însemna că un observator aflat pe un submarin în mijlocul canalului avea o șansă excelentă să depisteze nava. Avertismentul descria submarinele ca fiind „active“, dar ce anume însemna că erau „active“?

Aparent, mesajul venea ca rezultat al rugăminții lui Alfred Booth, însă nu a corespuns cu ceea ce solicitase el. În cele doar 18 cuvinte ale sale[527], nu comunica nici un detaliu referitor la ceea ce se petrecuse în ultimele 24 de ore. Căpitanul Turner, omul care avea cel mai mult nevoie de amănunte în acel moment, nu avea habar de pierderea celor două vase ale companiei Harrison și a Contelui de Lathom.

Ceața fiind acum risipită, Lusitania și-a crescut viteza la 18 noduri. Căpitanul Turner a ordonat să se mențină presiunea maximă în cele trei camere cu cazane de aburi disponibile, pentru eventualitatea în care o creștere bruscă de viteză ar fi devenit necesară.

La prânz, potrivit solicitării lui Charles Lauriat, însoțitorul de bord desemnat să se ocupe de cabina lui a sosit ca să-l trezească. I-a spus lui Lauriat că nava „trecuse de capul Clear“, un reper cunoscut din extremitatea sud-vestică a Irlandei, și că ceasul navei fusese dat înainte, după ora de la Greenwich[528]. Lauriat s-a ridicat din pat, și-a pus costumul de Knickerbocker și, la ora 12:50, era pe punte. Știa ce oră era, deoarece și-a verificat ceasul de mână, ca întotdeauna setat după ora de la Boston, și a calculat echivalentul orei Greenwich.

Pentru pasagerii de la clasa întâi, prânzul începea la ora 13; el voia să facă mai întâi o plimbare de zece minute. A observat că nava părea „să se deplaseze agale“ și a văzut, de asemenea, că datele contorizatorului de mile, afișate la amiază, indicau că nava străbătuse numai 484. Deși lui Lauriat i s-a părut că nava se deplasa lent, ea, de fapt, atinsese o viteză medie puțin mai mare de 20 de noduri, iar aceasta includea mai multe ore prin ceață cu 15 noduri. Totuși, era cu mult sub viteza de 25 de noduri pe care el se așteptase că nava urma s-o mențină.

„Era o zi frumoasă atunci, vânt ușor, o mare liniștită și un soare strălucitor“[529], a scris Lauriat. De-a lungul babordului, a văzut „vechea și îndrăgita coastă irlandeză“. Dar coasta se afla încă la o distanță mare, era o simplă denivelare verde a orizontului. Vremea frumoasă îl neliniștea pe Lauriat. „Mi-am spus că, dacă un submarin german chiar ar avea intenții serioase, ar fi trebuit să aștepte câteva săptămâni un prilej mai favorabil decât condițiile meteorologice din acel moment. Cu o mare plată, fără valuri, precum cea din jurul nostru, periscopul unui submarin putea cu siguranță să acopere o distanță mare.“

Liniștea mării era cel mai remarcabil aspect. Lauriat a comparat marea cu o clătită; unul dintre băieții de serviciu de pe vapor a spus că era „plată, exact ca o masă de biliard“[530].

Pasagera Jane MacFarquhar, din Connecticut, s-a urcat pe una dintre punțile superioare și a contemplat sclipitoarea priveliște marină. Ea și fiica ei de 16 ani tocmai terminaseră de aranjat hainele pe care aveau să le poarte a doua zi dimineață, când ar fi ajuns la Liverpool. Au plănuit să-și lase pe vapor hainele cu care erau îmbrăcate acum. „Priveliștea era impresionantă,“ – a zis MacFarquhar – „soarele strălucitor, apa liniștită, iar pământul vizibil în ambele părți. În timp ce priveam acest peisaj minunat, mă gândeam: Unde este pericolul acela despre care se vorbește? Destinația călătoriei noastre aproape că se zărește și n-am avut parte de absolut nici un semn de pericol.“[531]

Vineri dimineața, Schwieger menținea submarinul U-20 la suprafață, pentru a continua să-i reîncarce bateriile. Stătea pe puntea de deasupra castelului. Marea era acoperită de ceață, dar lumina soarelui reușea să pătrundă ici și colo. Vizibilitatea se îmbunătățea rapid. Marea era plată, cu briza de sub un nod.

„Dintr-odată, vizibilitatea a devenit foarte bună“[532], a scris Schwieger în jurnalul său de bord. Iar dacă lui acest fapt îi conferea o vedere largă asupra mării înconjurătoare, aceeași vedere îi oferea oricărei nave britanice de patrulare sau oricărui distrugător care s-ar fi aflat, întâmplător, în vecinătate. Netezimea suprafeței mării sporea pericolul ca marinarii de cart inamici să repereze submarinul U-20, chiar și în imersiune, aflat la o adâncime de periscop, întrucât siajul alb și discret al periscopului lui Schwieger putea fi văzut de la mile întregi distanță.

Și, de fapt, un trauler aflat la depărtare începea chiar atunci să se îndrepte spre submarinul U-20. Schwieger a ordonat o imersiune rapidă și și-a ridicat periscopul. Vasul se apropia încet, într-o manieră pe care el o găsea neliniștitoare. „Așadar,“ – scria el – „coborâm la o adâncime de 24 de metri, ca să scăpăm de trauler.“ Era ora 10:30. „La 12,“ – a mai scris – „mă voi ridica din nou la o adâncime de 11 metri, ca să efectuez observații periscopice.“

Dar, cu puțin timp înainte de momentul în care acest lucru ar fi urmat să se întâmple, la 11:50, un val de agitație a trecut prin submarin. Chiar și la 24 de metri sub suprafața mării, oamenii din U-20 au reușit să audă sunetul unei nave deasupra lor, transmis prin cocă. Schwieger a scris în jurnalul său de bord: „Un vas cu motoare foarte puternice trece pe deasupra submarinului nostru“.

După sunet, Schwieger a știut că nu era nici un distrugător, nici un trauler, ci ceva mult mai mare, care se deplasa rapid. A trecut direct pe deasupra, confirmând faptul că fusese prudentă decizia lui de a naviga la o adâncime la care submarinul era ferit chiar și de chilele celor mai mari nave.

Schwieger a mai așteptat câteva minute, apoi a revenit la o adâncime de periscop, pentru a încerca să identifice nava.

Cornul de ceață fiind oprit, iar soarele, sus pe cer și strălucitor, pasagerii Lusitaniei s-au dus pe punțile deschise, ca să joace o partidă de hochei, să arunce mingi medicinale și să ia parte la alte jocuri care se practicau pe punte. Copiii mai mari, ca de obicei, săreau coarda. Cei mai mici se plimbau de colo-colo pe punți, cu bonele și însoțitoarele de bord, pe jos sau în cărucioare, cu suzetele atârnate la gât sau prinse de hăinuțe. Pe porțiunile umbrite ale punții și în zonele expuse brizei de 18 noduri, generată de înaintarea navei, era în continuare suficient de răcoare ca să fie nevoie de haine. O femeie purta o haină mare de blană neagră.

Aceasta fiind ultima zi întreagă de călătorie, cu soarele atât de strălucitor și cu aerul atât de curat, pasagerii păreau să facă un efort special de a se îmbrăca bine și poate chiar elegant. O fetiță de șapte ani purta o rochiță din bumbac, cu dungi albe și roz, sub o haină de catifea neagră căptușită cu mătase roșie, la care îi fuseseră adăugate un inel de aur, un colier din coral roșu și o broșă din sidef.[533] Haina îi dădea un aspect de pasăre neagră cu aripi roșii. Rozul părea să fie o culoare destul de răspândită – la băieți. Un băiețel de cinci ani se fâțâia de colo-colo agitat, îmbrăcat într-o haină de lână roz, purtată peste o jachetă în carouri și pantaloni scurți. Un bărbat de aproape 30 de ani se îmbrăcase cu intenția clară de a impresiona. Purta:

Pantaloni din serj albastru

Cămașă din bumbac dungată („Anderson Bros., Producători, Strada Bridge nr. 27, Glasgow“)

Indispensabili albi din lână merinos

Ghete ușoare cu șireturi (marcate în interior cu „Holober Bros., Strada 14 Vest nr. 501, New York“)

Șosete gri, cu tălpi de culoare albastru-deschis

Bretele de culoare deschisă

Curea din piele și cataramă de nichel

Plus: O vestă roz din lână merinos.

Mulți pasageri s-au așezat pe scaunele de pe punte, ca să citească, la fel cum făcuseră și în cele șase zile anterioare. Dwight Harris a stat o vreme pe punte, citind o carte despre familia de Medici, apoi s-a dus la biroul comisarului de bord ca să-și recupereze inelul de logodnă, celelalte bijuterii ale sale și cei 500 de dolari-aur, lucruri pe care le lăsase acolo la începutul călătoriei. S-a dus în cabina lui și a folosit un lanț de ceas pentru a-și atârna de gât câteva obiecte, inclusiv inelul. „Am prins cu acul broșa mare de diamant înăuntrul buzunarului de la haină“ – a scris el – „și, înainte să plec din cabină, am deschis geanta aparatului de fotografiat, în care se găsea centura mea de salvare.“[534] Era centura pe care o cumpărase de la Wanamaker’s, la New York, cu o zi înaintea plecării. Semnele de exclamare ale lui Harris încă nu erau epuizate: „Am pus aurul în buzunarul de la pantaloni și apoi am coborât să iau masa de prânz!“

În ciuda vremii liniștite, pasagerul Theodore Naish din Kansas City avea rău de mare, așa cum avusese pe tot parcursul călătoriei. Insistent, i-a cerut soției sale, Belle, să se ducă fără el sus pe punte, pentru a vedea coasta irlandeză și insulele ei în lumina soarelui. Știa, din experiențe trecute, cât de încântătoare era priveliștea. Inițial, Belle a ezitat: „Am răspuns că era suficient cuvântul lui, că aveam să le văd când ne întorceam, iar, dacă nu s-ar fi putut din cauza ceții, m-aș fi mulțumit să le văd în poze“[535]. Dar Theodore a insistat, iar Belle i-a făcut această favoare; era bucuroasă că procedase astfel. „O zi mai încântătoare nu poate fi imaginată – aerul era cald, fără vânt, soarele strălucitor, marea liniștită.“

Pretutindeni pe vapor domnea acel amestec de tristețe și de așteptare ce caracteriza întotdeauna sfârșitul unei călătorii, dar acum se adăuga sentimentul ușurării de a fi ajuns în siguranță în Anglia.

Pe puntea de comandă, căpitanul Turner a primit un nou mesaj de la Amiralitate, care a generat și mai multă confuzie: „Submarine la 5 mile marine sud de capul Clear, îndreptându-se spre vest la momentul detectării lor, ora 10 dimineața“[536].

Lusitania trecuse deja de Capul Clear. Dacă era corect, acest mesaj indica, de asemenea, posibilitatea ca orice amenințare să fi trecut – submarinele, din nou la plural, rămăseseră în spate și se îndreptau către largul mării. Căpitanul Turner s-a felicitat pentru faptul că, după toate aparențele, scăpase de ele pe când naviga prin ceață. Știa că, și în cazul în care comandanții lor ar fi reperat acum fumul de la coșurile navei sale, și s-ar fi întors din drum, nu puteau spera s-o prindă din urmă.

Deși gândul acesta era întru câtva reconfortant, rămânea în continuare problema raportului de mai devreme, despre submarinele active în Canalul St. George, la sud de nava-far Coningbeg, adică drept înainte.

Cu periscopul său, Schwieger a efectuat o rotire rapidă de 360 de grade, pentru a vedea marea de jur împrejur, apoi a rotit aparatul până când a văzut nava care tocmai trecuse pe deasupra.[537] Era, într-adevăr, un trofeu, și nu doar din punctul de vedere al tonajului. Lungă și îngustă, cu o proră ca un brici, își croia ușor drum prin marea plată. Coșurile ei scoteau un fum negru, dens, care arăta că echipajul de la motoare muncea din greu ca să atingă viteza maximă. Schwieger n-a avut nevoie de pilotul său de război, Lanz, ca să-l ajute să identifice nava respectivă. Era un crucișător mare, britanic, de aproximativ 6 000 de tone.

L-a lăsat să se ducă. Nici nu avea de ales. Cu viteza maximă de 9 noduri pe care putea s-o atingă în imersiune, Schwieger nu avea nici o șansă de a prinde acel crucișător din urmă. Chiar și viteza maximă de suprafață, de 15 noduri, nu i-ar fi fost de folos, deoarece crucișătorul se îndepărta cu o viteză pe care el a estimat-o la 18 noduri. Și dacă, dintr-un motiv anume, Schwieger ar fi fost suficient de nesocotit încât să încerce să iasă la suprafață, tunurile navei de război i-ar fi scufundat submarinul în câteva minute.

Deplasându-se la adâncimea de periscop, Schwieger a urmărit, totuși, nava, pentru eventualitatea în care crucișătorul și-ar fi schimbat direcția de deplasare într-un mod care i-ar fi permis lui să-l ajungă din urmă și să lanseze un atac. Dar acela se deplasa cu viteză maximă, în zigzag, și curând a ajuns la mare distanță. Schwieger i-a spus mai târziu prietenului său Valentiner că, în acel moment, exasperat, s-a dezlănțuit într-un torent de înjurături. „După primele zile de război," – a explicat Valentiner – „rareori aveai ocazia să lansezi o torpilă către o navă de luptă mare, cum era un crucișător, și multe submarine nici n-au zărit vreuna în tot cursul războiului." Marina britanică, la fel ca omoloaga ei germană, și-a păstrat marile nave de război la adăpost „și nu le-a trimis să cutreiere mările în lung și-n lat, ca să devină ținte bune pentru submarine".

Vasul respectiv era, de fapt, HMS Juno, un crucișător vechi, care acum funcționa ca navă de patrulare costieră. Avea baza la Queenstown și se îndrepta cu viteză înapoi către port, tocmai datorită ultimelor alerte emise de Amiralitate, referitoare la submarine. În timp ce se deplasa, echipajul său a făcut o măsurătoare de rutină a temperaturii apei și a aflat că era de 13 grade Celsius.

„După ce am terminat cu înjurăturile," – i-a povestit Schwieger lui Valentiner – „am observat că se risipea ceața. Puteam să văd acum cerul albastru."[538]

Schwieger a consemnat întâlnirea la ora 12:15. Jumătate de oră mai târziu, a ieșit la suprafață și și-a reluat direcția de deplasare către vest, ca să-și continue drumul către casă. Economisirea combustibilului era de-acum o prioritate. Nu putea să amâne – drumul de întoarcere către Emden avea să dureze încă o săptămână.

Deja se înseninase atât de mult, încât aproape că nu îți venea a crede. „Vizibilitate neobișnuit de bună," – a notat el – „vreme foarte frumoasă."[539]

La orizont, însă, ceva nou i-a captat atenția.

[519] „Statement of Mrs. Theodore Naish“ („Declarația d-nei Theodore Naish“), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park); „Statement of Maude R. Thompson“ („Declarația dată de Maude R. Thompson“), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park); Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 77.

[520] „Statement of Mrs. Theodore Naish“, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[521] „Statement of Mrs. Theodore Naish“, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[522] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, pp. 5, 69–70.

[523] Mărturie a lui Leo Thompson, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, p. 673 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[524] Telegramă de la Kilrane către Directorul Spionajului Naval, Londra, 7 mai 1915, „Home Waters: General Operation Telegram“, 6–10 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/113 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[525] Mărturie a lui Alfred Booth, „Investigation“, Alineatele 262–265, 276–277; „Answers of the Petitioner to Interrogatories Propounded by Hunt, Hill & Betts“, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, pp. 1, 3 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[526] Telegramă, 7 mai 1915, ora 11:25 a.m., citată în „Answers of the Petitioner to the Interrogatories Propounded by May Davies Hopkins“, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York), p. 8.

[527] În varianta sa engleză. (n. trad.)

[528] Greenwich Mean Time („Timpul Mediu de la Greenwich“), sau GMT, este ora măsurată la Observatorul Regal de la Greenwich, o suburbie a Londrei, pe unde trece meridianul de longitudine 0, în funcție de această oră fiind măsurată ora pe toate celelalte meridiane ale globului. (n. trad.)

[529] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 70.

[530] Francis Burrows, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[531] „Narrative of Mrs. J. MacFarquhar“, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[532] Schwieger, Jurnal de război.

[533] După cum ați ghicit, probabil, aceste detalii și altele care urmează sunt luate, de asemenea, de pe listele bunurilor recuperate de la morții neidentificați de pe Lusitania. „Unidentified Remains“, RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor și Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside; „Lusitania: Effects of Unidentified Bodies“ („Lusitania: Efectele cadavrelor neidentificate“), în Wesley Frost către William Jennings Bryan, 4 iunie 1915, dosarul numărul 341.111L97/37 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[534] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[535] „Statement of Mrs. Theodore Naish“, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[536] „Memorandum as to Master's Actions“ („Memorandum despre acțiunile căpitanului“), în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[537] Schwieger, Jurnal de război.

[538] Thomas, Raiders of the Deep, p. 96.

[539] Schwieger, Jurnal de război.

LONDRA / WASHINGTON: ÎNTREBAREA REGELUI

Vineri, la Londra, colonelul House, care continua să îndeplinească funcția de emisar neoficial al președintelui Wilson, s-a întâlnit cu sir Edward Grey, ministrul de Externe al Marii Britanii, și cei doi s-au deplasat până la Grădina Botanică Regală din Kew, ca să facă o plimbare printre straturile de flori de primăvară ale grădinii, pe aleile cu cedri, vizitând și cea mai renumită construcție a grădinii, Casa cu Palmieri, o seră imensă construită din sticlă și fier, despre care se spunea că influențase planurile Palatului de Cristal din Londra. Cei doi bărbați au discutat despre războiul submarin. „Am vorbit despre probabilitatea scufundării unui vas oceanic de linie“ – a scris House – „și i-am spus că, dacă s-ar face așa ceva, un val de indignare ar cuprinde America, un val care, probabil, ne-ar împinge în război.“[540]

Destul de straniu, subiectul a revenit în discuție câteva ore mai târziu, când colonelul House i-a făcut o vizită regelui George al V-lea, la Palatul Buckingham.

La un moment dat, regele s-a întors către House și a întrebat: „Ce-ar fi dacă ar scufunda Lusitania, cu pasageri americani la bord?“[541]

Devreme, în acea dimineață, după ce finalizase negocierile navale cu omologii săi francez și italian, Churchill a plecat de la Paris, îndreptându-se către cartierul general al forțelor britanice din Franța, de la St. Omer, unde sir John French plănuia ofensiva împotriva forțelor germane de la Aubers, în ciuda unei lipse acute de proiectile de artilerie.[542]

Vrând să aibă o experiență directă a bătăliei, Churchill spera să se apropie de front cât mai mult cu putință, însă, potrivit spuselor lui, fără „să se expună unor riscuri nejustificabile“[543]. În afară de bombardamente de

artilerie și de fum, nu a văzut prea multe: „Fără să iei parte, în mod efectiv, la asalt, era imposibil să înțelegi condițiile reale“, scria el. „Ca să le vezi, trebuia să le simți, iar faptul de a le simți putea foarte bine să însemne să nu mai simți nimic altceva. Să stai la distanță însemna să nu vezi nimic; să te arunci în mijlocul evenimentelor însemna să fii dominat de experiențe personale, care te devorau.“[544]

El a avut parte de sentimentul cel mai intens al războiului la un „punct de primire a răniților“, dintr-o mănăstire din Merville, la aproximativ 65 de kilometri est de cartierul general, unde bărbați „care sufereau de toate felurile de răni oribile, arși, sfârtecați, înjunghiați, sufocându-se, muribunzi, erau triați în funcție de suferințe“[545]. Ambulanțele se opreau una după alta la ușă. Morții erau scoși prin spate și îngropați. Trecând prin sala de operații, Churchill a văzut doctori operând, care-i făceau unui soldat o trepanație, adică îi găureau cutia craniană. „Peste tot erau sânge și cârpe însângerate“, a scris el.

La Casa Albă, o nouă zi de vineri – zi înviorătoare de primăvară – tocmai începea, iar președintele Wilson îi scria din nou lui Edith. Ea venise la cină cu o seară înainte, iar el se simțea mult mai optimist în privința posibilității de a se căsători cu ea într-o bună zi.

„În acest aer curat al dimineții,“ – scria el – „lumea pare mai puțin potrivnică, pare în mai mică măsură un obstacol care se interpune între noi.“[546]

---

[540] Seymour, Intimate Papers, vol. 1, p. 432; vezi și Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, pp. 77–78.

[541] Seymour, Intimate Papers, vol. 1, p. 432; Cooper, Walter Hines Page, p. 306; Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 78.

[542] Keegan, The First World War, p. 199; Churchill, The World Crisis, p. 437.

[543] Churchill, The World Crisis, p. 437.

[544] Churchill, The World Crisis, p. 437.

[545] Churchill, The World Crisis, p. 438.

[546] Scrisoare a lui Wilson către Edith Galt, 7 mai 1915 (Arhivele Wilson).

MAREA IRLANDEI: COȘURI LA ORIZONT

Submarinul U-20 străbătea marea albastră, care se făcea una cu cerul dimineții.[547] Ceața dispăruse, cerul era fără nori, marea, liniștită. Schwieger și-a îndreptat binoclul – „ochii săi de zeu“, marca Zeiss – către o pată aflată la orizont și a fost uimit să vadă „o pădure de catarge și de coșuri“, așa cum i-a descris imaginea mai târziu lui Max Valentiner. „La început, am crezut că aparțineau, cel mai probabil, mai multor nave“, a zis el. „Apoi am văzut că era un vas mare cu aburi, care venea dinspre orizont. Venea în direcția noastră. Am intrat imediat în imersiune, sperând că voi avea ocazia să trag în el.“[548]

În jurnalul său, la ora 13:20, Schwieger a scris: „În față și la tribord, patru coșuri și două catarge ale unui vas cu aburi, aflat pe o direcție de deplasare triunghiulară în raport cu noi, apare la orizont (venind dinspre SSV, se îndreaptă către Capul Galley). Construcția navei indică faptul că este un vapor mare de pasageri.“[549]

Odată ajuns la adâncimea de periscop, Schwieger a ordonat să se înainteze cu viteza maximă în imersiune – 9 noduri – și a stabilit o direcție de deplasare „care se intersecta cu cea a vaporului“. Acesta încă se afla, totuși, la câteva mile bune distanță. Când se afla la o depărtare de numai două mile marine, el a virat într-o nouă direcție de deplasare, fapt care i-a mărit și mai mult distanța față de submarin. Frustrat din nou, Schwieger a scris: „Nu aveam nici o șansă acum, chiar dacă ne grăbeam, deplasându-ne cu viteza noastră cea mai mare, să ajungem suficient de aproape, ca s-o atacăm“.

El a continuat, oricum, să urmărească nava, întocmai cum făcuse mai devreme, în cazul crucișătorului Juno, gândindu-se la eventualitatea în care s-ar fi întâmplat ca vasul de linie să schimbe din nou direcția, astfel încât să revină pe o traiectorie convergentă.

L-a chemat pe pilotul său, Lanz, să vină la periscop, ca să arunce o privire. De ce a simțit nevoia să facă acest lucru este neclar. Dintre navele din largul mării, aceasta era una dintre cele care ieșeau cel mai mult în evidență și reprezenta un trofeu de prim rang. Schwieger era în pragul disperării: numai această navă, singură, i-ar fi câștigat, în termeni de tonaj, cea mai bună performanță din întreg războiul.

Ziua rămânea surprinzător de senină și de liniștită. Asta însemna că Schwieger nu putea să țină periscopul ridicat pentru mult timp, ca nu cumva să fie detectat de marinarii de cart ai țintei sau, și mai rău, de vreun distrugător în patrulă. Pe o vreme atât de senină și cu o mare atât de liniștită, ar fi avut puține șanse de scăpare. În două momente anterioare, siajul format de periscopul său pe o mare plată îl forțase să abandoneze atacurile. Una dintre potențialele ținte, o navă cu aburi a Poștei Regale, se întorsese spre el, cu intenția evidentă de a-l ataca frontal cu pintenul etravei, determinându-l să ordone o imersiune rapidă și să fugă la viteză maximă de la fața locului.

Lanz a intrat în cabina de comandă. Cam în același moment, s-a întâmplat un lucru pe care Schwieger l-a socotit echivalentul unui miracol.

Pe puntea de comandă a Lusitaniei, căpitanul Turner se confrunta cu o dilemă pe care nimic din lunga sa experiență pe mare nu-l pregătise ca s-o gestioneze. Dacă mesajele radio primite în cursul dimineții erau corecte, atunci avea submarine și direct înaintea lui, și în spate.

Mai mult decât atât, se confrunta cu o problemă de sincronizare. În acest moment, Liverpool continua să se afle în față, la o distanță de aproximativ 250 de mile marine. La intrarea în portul orașului, se afla celebrul banc Mersey, peste care putea trece doar când era fluxul maxim. Dacă ar fi accelerat și ar fi înaintat cu viteza maximă pe care o putea atinge cu doar trei camere ale cazanelor în funcțiune, adică 21 de noduri, ar fi ajuns mult prea devreme. Cum nici nu intra în discuție să oprească, ar fi fost nevoit să se învârtă în cerc în Marea Irlandei, scoțând fum din cele trei coșuri în funcțiune ale navei, ceea ce reprezenta o invitație deschisă pentru orice submarin aflat pe o rază de 20 de mile marine.

Mai exista și o altă dimensiune a problemei. Abia trecuse de amiază. Indiferent de viteza cu care călătorea, Turner ar fi fost pus, în cele din urmă, în situația de a trece prin Canalul St. George în timpul nopții, în condițiile în care ceața era un pericol omniprezent. Așa cum stăteau lucrurile, ceața care înconjurase nava toată dimineața îl lăsase pe căpitan cu o percepție a localizării sale mai puțin precisă decât și-ar fi dorit. Această lipsă de precizie era amplificată de faptul că se afla mai departe de coastă decât de obicei – la aproximativ 20 de mile marine, în timp ce, pe vreme bună, putea să se apropie la o distanță de nici mai mult, nici mai puțin de o milă.

I-a chemat pe puntea de comandă pe cei doi ofițeri ai săi de rangul cel mai înalt, secundul Anderson și prim-ofițerul John Preston Piper, ca să le ceară sfatul. În cele din urmă, a ajuns la o decizie. Întâi de toate, avea să-și stabilească locația cu exactitate. Coasta irlandeză era deja vizibilă, însă distanța navei față de țărm era greu de calculat cu precizie. Fiind marinar din școala veche, lui Turner îi plăcea să folosească o metodă cunoscută sub denumirea de orientare în patru puncte. Aceasta necesita ca el să se deplaseze în paralel cu coasta, cu o viteză constantă, timp de aproximativ 30 de minute, în timp ce prim-ofițerul Piper stabilea de patru ori poziția în raport cu un singur reper de pe țărm – în cazul de față, farul aflat la Capul Vechi.

Odată ce afla cu precizie care era poziția sa, Turner plănuia să mențină o viteză de 18 noduri, astfel încât să ajungă la bancul Mersey devreme în dimineața următoare, exact la momentul potrivit, pentru a intra în port fără întârzieri. Deși mai lentă decât viteza de 21 de noduri la care putea ajunge cu cele trei camere ale cazanelor în funcțiune, această viteză era, totuși, mai mare decât a oricărei alte nave comerciale aflate în circulație la vremea respectivă și, în mod sigur, mai mare decât a oricărui submarin. Turner plănuia, de asemenea, să schimbe cursul mai târziu în cursul acelei zile, pentru a aduce Lusitania mai aproape de țărm, astfel încât să treacă pe lângă nava-far de la Coningbeg înainte să pătrundă în cea mai îngustă porțiune a Canalului St. George. Înțelegea că acest lucru contravenea recomandărilor adresate de Amiralitate căpitanilor, potrivit cărora erau sfătuiți să treacă pe lângă nave-far și alte indicatoare marine prin „mijlocul canalului“. Însă Amiralitatea trimisese informații cu privire la prezența submarinelor la 20 de mile marine sud de nava-far, amplasament pe care orice marinar care

traversa respectiva secțiune largă de 45 de mile marine ar fi identificat-o drept mijlocul canalului. Ca să respecte recomandările Amiralității, ar fi însemnat să navigheze direct către submarinele în așteptare.

Pe la ora 13:30, căpitanul Turner i-a ordonat ofițerului de la cârmă să vireze înspre tribord, ca să aducă nava pe o linie de deplasare paralelă cu coasta, astfel încât Piper să poată face prima dintre cele patru măsurători.[550] Acest viraj și alte câteva schimbări de direcție anterioare i-au convins pe unii pasageri că Turner cârmuia nava în zigzag, pentru a scăpa de submarine, cu toate că, în realitate, el nu asta făcea. În mod paradoxal, dată fiind forma coastei, schimbarea de direcție li s-ar fi părut pasagerilor ca un viraj înspre largul mării.

Cu fața mâncată de pojar și aflat în carantină, Robert Kay privea prin hubloul său. Băiatul din Bronx, acum plin de bube și inflamat, se uita la lumea care trecea prin fața sa – unica lui distracție. Afară, ziua era plină de soare și de strălucire, iar coasta irlandeză, de un verde viu. Dar, în timp ce el privea, nava a început să vireze la tribord și, spre marea lui dezamăgire, pământul a început să se îndepărteze.[551]

În acea dimineață, „Regele Șampaniei“, George Kessler, a dat curs hotărârii sale de a-i vorbi căpitanului Turner despre includerea pasagerilor în exercițiile de pe navă. Cei doi bărbați fumau în timp ce vorbeau.

Kessler a scris: „I-am sugerat c-ar trebui să li se dea pasagerilor bilete cu un număr care să corespundă numărului bărcii către care trebuia să se îndrepte, în cazul în care se întâmpla ceva nedorit, și că mi se părea că acest detaliu ar diminua dificultățile în eventualitatea unei nenorociri“[552].

Turner i-a spus că această idee apăruse în urma catastrofei Titanicului, dar că fusese respinsă de compania Cunard ca „ineficientă“. A adăugat că el nu avea autoritatea să instituie această practică pe cont propriu, fără să obțină mai întâi aprobare de la Departamentul Comercial al Amiralității.

Conversația s-a mutat la tema „fricii de torpile, pe care nici unul dintre noi n-o socoteam ca fiind justificată la momentul respectiv“, își amintea Kessler. E posibil ca Turner să-și fi ascuns propriile griji, ca să-și liniștească pasagerul.

De îndată ce pilotul Lanz a ajuns la periscopul submarinului U-20, Schwieger a văzut că uriașul vas cu aburi își schimbase din nou direcția de deplasare, de astă dată la tribord.[553] „Venea direct spre noi“, i-a spus Schwieger lui Valentiner. „N-ar fi putut să urmeze o direcție mai bună, nici dac-ar fi încercat să ne ofere în mod deliberat ocazia unei lovituri imposibil de ratat.“

Era ora 13:35. Noua direcție a vaporului sugera că se îndrepta spre Queenstown. Schwieger a stabilit un curs care avea să plaseze submarinul U-20 în fața navei, la un unghi de 90 de grade. A ordonat deplasarea înainte cu viteză maximă și, în următoarele 25 de minute, a gonit înainte pe un curs care se intersecta cu cel al navei, în timp ce aceasta devenea constant din ce în ce mai mare în vizorul său. „O scurtă alergare rapidă, apoi am așteptat“, i-a spus el lui Valentiner.

Cu toate că această patrulare confirmase neîncrederea lui față de torpile, Schwieger nu avea altă soluție decât să se folosească de una dintre ele. Tunul său de punte ar fi fost inutil împotriva unui vapor atât de mare și de periculos, căci, după primele câteva proiectile, nava cea mare s-ar fi întors, probabil, și ar fi fugit sau chiar ar fi încercat să-i atace submarinul cu pintenul entravei. Schwieger a optat pentru o torpilă G6.

În interiorul submarinului, tensiunea creștea. Tot ce trebuia să facă nava uriașă era să ia un alt viraj, îndepărtându-se de sumbarinul U-20, și cursa de urmărire ar fi luat sfârșit. Queenstown era aproape. Exista și posibilitatea ca marinarii de veghe de pe vapor să repereze periscopul lui Schwieger și căpitanul ei să cheme o ceată de distrugătoare.

În mod straniu, această navă nu avea nici un fel de escortă. Chiar și mai straniu, în opinia lui Schwieger, era însuși faptul că vasul se afla în aceste ape, mai ales după cele două atacuri ale sale, încununate de succes, din ziua

precedentă. Faptul că vaporul „nu a fost trimis prin Canalul de Nord este inexplicabil“[554], a scris el în jurnal.

Schwieger a ordonat ca torpila să fie setată să se deplaseze la o adâncime de trei metri – aproximativ zece picioare. Nu avusese încă timp să-i lase lui Lanz ocazia de a se uita la țintă. Uriașa navă continua să se apropie, coca ei gigantică, de culoare neagră, înfățișându-se pe fundalul altminteri strălucitor.

Servanții de tun ai lui Schwieger au armat torpila și i-au imersat tubul de lansare.

Lusitania se afla de-acum la aproximativ 16 ore depărtare de Liverpool sau, altfel spus, la un interval de trei mese – un prânz, o cină și, sâmbătă, un ultim mic dejun în portul Liverpool. Acum venea prânzul. Pasagerii de la clasa întâi se așezau toți odată la masă, în salonul de mese din centrul navei, sub cupola cea mare; pasagerii de la clasa a doua se așezau în două serii, la 12:30 și la 13:30. În cursul prânzului, s-a vorbit despre spectacolul din seara precedentă, despre ultimele știri privitoare la război, publicate în Buletinul cotidian al navei, și, desigur, despre faptul că vasul naviga, în acel moment, în plină „zonă de război“.

Ca întotdeauna, Charles Lauriat a mers la masa de prânz cu Lothrop Withington, și amândoi au stat la aceeași masă din salonul de la clasa întâi la care obișnuiau să stea.[555] Lauriat a remarcat că hublourile de pe ambele laturi ale încăperii erau deschise. Fusese sigur de faptul cu pricina, spunea el mai târziu, deoarece căldura neobișnuită a zilei îl trimisese cu gândul la o problemă care-i supărase pe cei doi bărbați de-a lungul traversării. Din cauza vremii calde, însoțitorii de bord deschiseseră hublourile peste tot în salonul de mese și dăduseră drumul unui mare ventilator electric, aflat chiar deasupra mesei lui Lauriat și Withington, creând astfel un curent care era îndeajuns de puternic, încât să fie supărător. Același lucru se mai întâmplase de câteva ori în decursul călătoriei și, de fiecare dată, ca și acum, Lauriat se simțise nevoit să-i ceară însoțitorului de bord să oprească ventilatorul.

Altminteri, prânzul a fost unul plăcut. Cei doi bărbați așteptau cu nerăbdare ca nava să ajungă la destinație. „Ne-am simțit grozav împreună“ – a scris Lauriat –„și ne-am făcut planuri să ne vedem în Londra, întrucât locuința lui era aproape de biroul nostru londonez.“

Era clar acum că viteza neașteptat de mică a Lusitaniei avea să-l coste pe Lauriat o zi de lucru la Londra, însă, destul de curând, ar fi înmânat Povestea de Crăciun a lui Dickens și s-ar fi întâlnit cu fiica lui Thackeray, lady Ritchie, ca să pună la cale însemnările pe care ea urma să le scrie pentru fiecare dintre cele 118 desene încuiate în cutia cu pantofi din camera sa. Apoi, s-ar fi întâlnit cu cei care înrămau tablouri și cu legătorii care aveau să transforme acele desene în obiecte mult mai valoroase decât neînsemnata sumă de 4 500 de dolari pe care o plătise pentru ele.

Într-un alt loc al salonului de mese, Theodate Pope și însoțitorul ei, Edwin Friend, își terminau prânzul. „Unui tânăr englez de la masa noastră îi fusese servită înghețata și aștepta ca însoțitorul de bord să-i aducă o linguriță cu care s-o mănânce“, își amintea Theodate. „S-a uitat cu mâhnire la ea și a spus că s-ar supăra foarte tare dacă l-ar lovi o torpilă înainte s-o mănânce. Am râs cu toții, apoi am discutat despre cât de încet ne deplasam. Credeam că motoarele se opriseră.“[556]

Totuși, vaporul se deplasa în continuare sprinten, cu o viteză de 18 noduri. Senzația de lentoare se datora, probabil, faptului că marea era foarte liniștită, ceea ce reducea nivelul de vibrații transmise prin cocă.

Dwight Harris, cu inelul de logodnă atârnându-i ascuns pe sub cămașă, s-a alăturat celor cu care lua masa de obicei, dar nu a împărtășit veselia optimistă ce caracteriza conversația din jur. În mod bizar, nu se simțea în largul său. A scris apoi: „În timp ce eram la masă, m-a cuprins o stare de tulburare foarte intensă și m-am sculat și am plecat, fără să-mi termin prânzul!“[557]

S-a dus în cabina lui, A-9, ca să-și ia haina și pălăria, și cartea sa despre familia de Medici, apoi s-a întors pe punte, să citească.

Studentul la medicină Preston Prichard și colegul său de cameră, Arthur Gadsden, erau foarte conștienți de intrarea navei în zona periculoasă. Cei doi se împrieteniseră în timpul călătoriei și vorbeau des datorită faptului că amândoi stăteau în paturile de sus din cabinele respective. Prichard și Gadsden și-au petrecut o parte a dimineții de vineri „vorbind despre submarine și întrebându-ne dacă aveam să vedem vreunul, neresimțind nici cea mai mică frică privitoare la cum aveam să scăpăm de ele“[558], a scris Gadsden.

La puțin timp după ora amiezii, Prichard s-a dus în salonul pentru fumători, să se alăture celorlalți bărbați care se adunaseră acolo, ca să vadă rezultatele pariurilor referitoare la milele parcurse, apoi să plece spre salonul de mese de la clasa a doua, pentru a lua prânzul. Ca de obicei, a stat față în față cu Grace French.

Astăzi părea să existe o oarecare atracție între Prichard și domnișoara French. El își purta costumul verde – nu pe cel albastru, cel bun –, dar era frumos chiar și așa căci, după șase zile la soare, pe o asemenea vreme, Prichard era, într-adevăr, foarte chipeș. A informat-o pe Grace că văzuse o tânără la bord, care ar fi putut fi sosia ei, și că se dusese la ea ca să înceapă o conversație, până să-și dea seama de greșeala făcută. Nu era doar o replică din registrul flirtului, menită să stârnească o conversație. Unul sau doi dintre ceilalți bărbați de la masă întâlniseră aceeași femeie și făcuseră la fel. Prichard „s-a oferit să mi-o arate după masa de prânz“, își amintea Grace. „Am fost de acord și am coborât să-mi iau pălăria și haina.“[559]

Unul dintre însoțitorii de bord a observat că Prichard a părăsit salonul de mese în jurul orei 13:20.

Urcând scările înapoi, ca să-l întâlnească pe Prichard, domnișoara French a dat peste doi prieteni de la bordul navei, care au întrebat-o unde se ducea. „Am răspuns că domnul Prichard avea să mă prezinte sosiei mele și am trecut mai departe. Apoi, m-am întâlnit cu el și ne-am plimbat de jur împrejur, râzând pe seama ideii respective. I-am spus că mă întrebam dacă eu însămi aș fi putut s-o reperez pe acea fată.“[560]

Glumeau în timp ce o căutau.[561] Timpul trecea în mod plăcut, iar apoi s-a făcut ora 14:09. Soarele strălucea, marea sclipea.

Schwieger a estimat viteza țintei sale la 22 de noduri – echivalentul a 40 de kilometri pe oră – și a apreciat că distanța la care se afla era de 700 de metri, ceva mai puțin de o jumătate de milă marină.[562] Dacă erau corecte calculele lui, torpila avea să lovească nava la un unghi ideal de 90 de grade.

La ora 14:10, Schwieger a dat ordin să se tragă. Potrivit descrierii sale, a fost o lovitură directă, neobstrucționată, din prora. Torpila a țâșnit din submarin și, curând, a atins o viteză de aproximativ 70 de kilometri pe oră. La acea viteză, avea să ajungă la coca navei în 35 de secunde.

Marea fiind atât de liniștită, posibilitatea ca urma torpilei să fie descoperită era una ridicată. Fiecare secundă care trecea reducea probabilitatea ca nava să poată întoarce suficient de ferm și de rapid ca s-o evite, dar, pentru Schwieger și oamenii lui, totuși, acele 35 de secunde au reprezentat un interval lung.

Schwieger privea prin periscop. Nu-și dădea seama, încă, dar calculase greșit viteza țintei. De fapt, aceasta se mișca mai încet decât apreciase el – cu patru noduri sau aproximativ opt kilometri pe oră.

---

[547] Schwieger, Jurnal de război.

[548] Thomas, Raiders of the Deep, p. 97.

[549] Schwieger, Jurnal de război.

[550] Bailey și Ryan, The Lusitania Disaster, p. 143.

[551] Relatarea lui Robert Kay, obținută prin amabilitatea lui Mike Poirier.

[552] Kessler, citat în Kalafus et al., Lest We Forget.

[553] Schwieger, Jurnal de război.

[554] Schwieger, Jurnal de război.

[555] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 73.

[556] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[557] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[558] Scrisoare a lui Gadsden către doamna Prichard, 4 iulie 1915 (arhiva personală Prichard).

[559] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 10 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[560] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 19 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[561] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 19 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[562] Schwieger, Jurnal de război.

LUSITANIA: O PRIVELIȘTE MINUNATĂ

Cu puțin timp înainte de ora 14, mai mulți membri ai echipajului erau adunați în camera bagajelor, aflată la prora Lusitaniei, pe puntea F, jumătate dintre ei intrând în tură, jumătate ieșind. Treaba pe care o aveau de făcut acum era să pregătească miile de bagaje ale pasagerilor pentru sosire.

Marinarul Morton a petrecut două ore ajutând la încărcarea liftului electric, singura cale de acces în acea încăpere, cu valize și cufere. Turele s-au schimbat la ora două – „clopotul bătea de patru ori“ –, când Morton trebuia să înceapă un schimb de două ore ca observator special care trebuia să se uite după submarine. A fost pus la teugă, porțiune a punții principale, care se afla chiar în spatele prorei.

„Cu cinci minute înaintea celor patru clopote,“ – a spus el – „m-am dus pe punte ca să-mi pun puloverul și să mă pregătesc pentru cartul care începea la ora două. Locul meu era un post suplimentar de observație, aflat chiar la extremitatea prorei; responsabilitatea mea era la tribordul prorei, din față până la traversă.“[563]

Până acum, vaporul consumase în jur de 6000 de tone de cărbuni, iar buncărele care se întindeau pe întreaga lungime a cocii, atât la babord, cât și la tribord, erau tuneluri goale în cea mai mare parte, înnegrite de praf de cărbune, și, ici și colo, aveau deschideri prin care niște așa-numiți încărcători transportau cărbunii către cazane.

Pe puntea de comandă, căpitanul Turner i-a ordonat timonierului să mențină nava pe direcția ei de deplasare, paralelă cu țărmul, astfel încât prim-ofițerul să poată continua orientarea în patru puncte. Perdeaua protectoare de ceață se împrăștiase complet.

„Toți marinarii de cart fuseseră avertizați să observe cu atenție și să raporteze orice părea suspect“[564], a zis Thomas Mahoney, un marinar care, de asemenea, lua parte la misiunea de observare de la amiază până la ora 14:00. „Pe la ora 13:50, am reperat un obiect la două carturi de prora tribord, de formă conică.“ I s-a părut că semăna cu o baliză. „I-am raportat ofițerului de veghe acest fapt, ceea ce a provocat o mică agitație pe puntea de comandă cu privire la ce putea fi lucrul acela.“

Un marinar pe nume Hugh Johnston, maistru-timonier, tocmai prelua cârma, sau, altfel spus, făcea „schimbul la timonă“[565]. Puntea de comandă era plină de ofițeri, care făceau, de asemenea, schimbul la cart.

La scurt timp după ce a preluat timona, Johnston a auzit strigătul care vestea că fusese reperat ceva la prora tribord. Mai mulți ofițeri și-au ridicat binoclurile și au speculat că obiectul putea să fie, într-adevăr, o baliză, ori un delfin, ori un fragment dintr-un obiect oarecare purtat de curent. Nimeni nu și-a exprimat îngrijorarea. „Ne-am văzut de drum“[566], a zis Johnston.

La ora 14, marinarul Leslie Morton și-a preluat poziția la teugă. Stătea la tribord. Un alt marinar cerceta cu atenție apa la babord. Alți patru observatori erau poziționați în alte locuri de pe navă, inclusiv în cuibul rândunicii.

Fratele lui Morton stătea întins undeva, pe o punte inferioară, și dormea, ca să fie pregătit pentru propria tură de mai târziu, în aceeași zi. Jumătate din echipajul navei era în continuare adunat în camera bagajelor.

Nava înainta prin apa liniștită ca briciul prin gelatină.

Morton era atât de hotărât să-și facă bine treaba, încât a început „să vadă o duzină de chestii la fiecare câteva minute“[567].

La ora 14, pasagerii de la clasa a doua, care luau masa în cea de-a doua serie, se aflau la jumătatea prânzului. Pasagerii de la clasa întâi se deplasau între punți cu cele două lifturi electrice, care erau alimentate de generatorul

de curent al navei. Un grup de copii sărea coarda pe o punte superioară, cu ajutorul unui membru al echipajului tehnic, un încărcător de cărbuni, pe nume John Brennan.[568]

Vremea era de-acum perfectă, ziua, de o claritate vie – atât de încântătoare, încât niște familii din Queenstown și Kinsale se adunaseră la Capul Vechi la un picnic în aerul înmiresmat, privind, în același timp, cum treceau vapoarele. Admirau Lusitania, la o distanță de circa 20 de mile marine, cu coșurile ei din care se ridica fum spre cer.

Pentru Morton, aflat la extremitatea prorei, vederea de la tribord spre largul mării era clară și senină. „La două și zece minute," – a zis el – „m-am uitat la ceas, apoi, punându-l în buzunar, am aruncat o privire la tribord și, judecând estimativ, am văzut o erupție mare de spumă la circa 500 de metri distanță, la patru carturi de prora tribord."[569] I s-a părut că niște clăbuci gigantici erupseseră pe suprafața mării.

O clipă mai târziu, a văzut ceva mișcându-se pe suprafața plană a mării, o dâră, atât de clară, de parcă fusese făcută de „o mână invizibilă, cu o bucată de cretă pe o tablă".

A întins mâna după portavoce.

Căpitanul Turner a părăsit puntea de comandă și a coborât în cabina lui. Pe la ora 13:30, maistrul-timonier Johnston, care nu mai era la cârmă, a fost trimis jos, ca să-i transmită lui Turner mesajul următor: Capul Vechi de la Kinsale se afla de-acum „la zece carturi de prora babord și la 20 de mile marine distanță"[570]. Direcția de deplasare a navei o apropia treptat de coastă.

Johnston s-a întors pe puntea de comandă. Jumătate de oră mai târziu, imediat după ora două, a auzit strigătul: „Vine o torpilă!"[571]

După ce a terminat de mâncat prânzul și s-a despărțit de prietenul său Lothrop Withington, Charles Lauriat a coborât la el în cabină, ca să-și ia un pulover. L-a îmbrăcat pe sub vesta costumului său de Knickerbocker, după care a urcat înapoi, să facă „o plimbare adevărată“[572]. A urcat principala scară de tambuchi și a ieșit afară la babord, coasta irlandeză fiind vizibilă în depărtare. Acolo, a dat peste Elbert Hubbard, scriitorul, și soția sa, Alice. Hubbard a glumit, spunând că, probabil, n-ar fi bine primit în Germania, dat fiind un pamflet pe care-l scrisese, intitulat „Cine e responsabil pentru dezlănțuirea iadului?“, în care-l învinovățea pe kaiserul Wilhelm pentru război. Cu ceva timp în urmă, în cursul călătoriei, îi dăduse o copie lui Lauriat. Acesta o descrisese drept „o mostră de engleză plină de vitriol“[573].

Pe puntea B, la tribord, Theodate Pope stătea lângă însoțitorul ei, Edwin Friend, sprijinindu-se de balustradă și admirând marea, „care era de un albastru splendid și strălucea foarte intens în lumina soarelui“[574]. Atât de orbitor strălucea, încât Theodate s-a întrebat cu voce tare: „Cum ar putea ofițerii să vadă vreodată un periscop?“

Oliver Bernard, scenograful, stătea în Cafeneaua de pe Verandă, sprijinindu-se „indolent“ de o fereastră și uitându-se la priveliștea de afară. A văzut ceea ce părea să fie coada unui pește, la o distanță considerabilă de tribord. Apoi, „o dâră de spumă“[575] a început să se deplaseze pe la suprafața mării, înspre navă.

O americancă a venit lângă el și a zis: „Aia nu-i o torpilă, nu-i așa?“[576]

„Eram prea uluit, ca să-i pot răspunde“, zicea el. „Îmi era groaznic de rău.“

Iată-l chiar acolo, acest lucru de care toată lumea se temuse. „Cu toții ne gândiserăm la submarine, visaserăm, mâncaserăm, dormiserăm cu submarinele în gând, încă din ceasul în care părăsiserăm New Yorkul și, totuși, acum, când pericolul care ne îngrozea era la un pas de noi, cu greu puteam să cred ceea ce vedeam cu propriii ochi.“

„Frica nu era mare“, a zis Bernard. „Cred că toți, chiar și femeile și copiii, nu eram atât de îngroziți, pe cât eram de șocați și de uluiți de conștiința

faptului că temerile, care fuseseră tratate pe jumătate în glumă, în decursul celor cinci zile precedente, se adevereau, în cele din urmă. «Cacealmaua» germană devenise, de fapt, realitate.“[577]

Dâra continua să se apropie.

Acea primă agitație, acea primă erupție de spumă reprezenta expulzia aerului comprimat din tubul de lansare a torpilelor, în timp ce torpila ieșea.[578] Torpila însăși era lungă de șase metri, cu un diametru de 50 de centimetri; vârful ei, a cărui formă era precum vârful unui siloz de cereale, conținea 160 de kilograme de TNT și un exploziv denumit hexan. Deși comandanții germani obișnuiau să seteze adâncimea la 4,5 metri, aceasta se deplasa la numai 3 metri de suprafața apei. Avansa cu aproximativ 35 de noduri, sau 65 de kilometri pe oră, fiind acționată de aerul comprimat stocat într-un rezervor aflat aproape de vârful ei, chiar în spatele compartimentului care conținea explozibilii. Fluxul rapid și puternic de aer lovea în pistoanele motorului torpilei, setat să facă să se învârtească două elice, una în sensul acelor de ceasornic, cealaltă în sens invers, astfel încât să prevină rotirea sau schimbarea direcției torpilei. Aerul era mai apoi evacuat în mare, unde scotea bule la suprafață. Aceste bule aveau nevoie de câteva secunde ca să se ridice, iar asta însemna că torpila însăși se afla întotdeauna cu mult înaintea dârei care apărea deasupra.

Pe măsură ce torpila înainta, fluxul de apă care trecea pe deasupra vârfului ei activa un mic propulsor, iar acesta deșuruba un dispozitiv de siguranță, care prevenea detonarea în timpul depozitării. Acest propulsor aluneca de pe vârf și cădea pe fundul mării, descoperind astfel un mecanism de declanșare, care, la impactul cu coca unei nave, descărca o mică încărcătură în corpul mai mare de explozibili. Un giroscop menținea torpila pe direcția ei de deplasare, prevenind devierea verticală sau orizontală.

Dâra persista la suprafață, asemenea unei cicatrice pale prelungite. În limbaj marinăresc, această dâră de tulburare a apei, care dispărea încetul cu încetul, fiind lăsată în urmă fie de o navă, fie de o torpilă, era numită „siajul morții“.

Datorită mării calme și limpezi, unii pasageri au putut vedea torpila, care era înfiorătoare în claritatea ei.

Dwight Harris, cu cartea sa despre familia de Medici în mână, mergea spre pupa, de-a lungul tribordului, când ceva i-a captat atenția. A scris apoi: „Am văzut cum venea torpila! – o dungă albă și verzuie în apă! – Am rămas încremenit!“[579]

Pasagerul James Brooks, un vânzător care lucra pentru un lanț de magazine și venea din Connecticut, se plimba pe puntea bărcilor, când niște prieteni de-ai lui, aflați pe puntea de deasupra – puntea Marconi –, l-au chemat să li se alăture la o rundă de hochei de punte. Acești prieteni erau domnul și doamna Montagu Grant, din Chicago. A urcat scările și, îndreptându-se spre ei pe puntea superioară, a văzut o dâră de spumă, care se mișca repede pe suprafața apei.

„A, da, am văzut cum venea torpila și am exclamat: Torpilă! – m-am repezit spre balustrada scării aflate chiar spre pupa și, stând într-un picior, m-am aplecat în față, peste balustradă, ca să văd explozia pe care mă așteptam s-o văd producându-se în exteriorul navei.“

Orice alt om ar fi socotit această scenă terifiantă. Brooks era hipnotizat. A văzut corpul torpilei deplasându-se cu mult în fața siajului, printr-o apă pe care a descris-o, apoi, ca fiind de „un verde minunat“. „Era acoperită de o fosforescență argintie, dacă i se poate spune așa, care era provocată de aerul eliberat din motoare.“

El a mai spus: „Era o priveliște minunată“[580].

Dacă ar fi fost mai mult timp, dacă ideea unui atac împotriva unui vas civil de linie – cu o torpilă – n-ar fi părut atât de incomprehensibilă, dacă tacticile submarinelor și strategiile de eschivare ar fi fost mai bine înțelese, ar fi existat o șansă – una slabă – ca Turner să fi manevrat nava în așa fel

încât să diminueze efectul distructiv sau chiar să evite cu totul torpila. Ar fi putut porni turbinele de marșarier ale navei, încetinind astfel nava și anulând calculele făcute de comandantul submarinului cu privire la direcția de deplasare și viteza ei, fapt care ar fi făcut ca torpila să-și rateze ținta. Ar fi putut, de asemenea, să profite de agilitatea dovedită a Lusitaniei și să comande un viraj complet la babord sau la tribord, ca să evite torpila care se apropia sau s-o facă să ricoșeze din cocă.

După numai două luni, un alt căpitan al companiei Cunard, Daniel Dow, revenit la lucru, avea să facă exact asta și să câștige elogii oficiale din partea consiliului de administrație al companiei.[581] Pe 15 iulie 1915, la ora amurgului, un marinar de veghe de la bordul Mauritaniei lui Dow a reperat un periscop la o distanță de circa o jumătate de milă marină. O clipă mai târziu, două torpile au început să gonească spre nava sa, urmele lăsate de ele fiind clar vizibile. Dow a ordonat să se facă imediat un viraj complet la tribord, spre submarin. Ambele torpile au ratat; submarinul s-a scufundat și a fugit.

---

[563] Morton, The Long Wake, p. 103.

[564] Scrisoare a lui Thomas Mahoney către Adolf Hoehling, 14 mai 1955 (arhiva personală Hoehling).

[565] Hugh Johnston, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[566] Hugh Johnston, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[567] Morton, The Long Wake, pp. 102–103.

[568] John Brennan, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[569] Leslie Morton, mărturie, 16 iunie 1915, p. 16, „Investigation“.

[570] Hugh Johnston, mărturie, 16 iunie 1915, p. 19, „Investigation“.

[571] Hugh Johnston, mărturie, 16 iunie 1915, p. 19, „Investigation“.

[572] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 7.

[573] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, pp. 7–8.

[574] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[575] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[576] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[577] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[578] Ballard, Exploring the Lusitania, pp. 84–85; The New York Times, 10 mai 1915; Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, pp. 441–442; Mărturie a lui Casey B. Morgan, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, pp. 714, 715 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York); mărturie a lui Lawrence Y. Spencer, în Petiție, pp. 766, 767. Cine este interesat să afle mai multe detalii despre torpile și submarinele germane, în general, ar trebui să viziteze un website bine monitorizat, uboat.net, care se bucură de autoritate în privința războiului submarin german, în ambele războaie mondiale. Vezi mai ales „Selected Technical Data of Imperial German U-Boats and Their Torpedoes“ („O selecție de date tehnice privitoare la submarinele imperiale germane și la torpilele lor“), la adresa: http://www.uboat.net/history/wwi/part7.htm. Vezi și http://www.navweaps.com/Weapons/WTGER_PreWWII.htm.

[579] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[580] James A. Brooks, citat în câteva decupaje din ziare neidentificate, fără dată (arhiva personală Hoehling).

[581] Bisset, Commodore, p. 65.

U-20: „TREFF!“

Însemnarea lui Schwieger din jurnalul de bord, notată la ora 14:10, în data de 7 mai, începea cu cuvântul german Treff, care înseamnă „impact“. El a scris: „Torpila lovește tribordul, puțin în spatele punții de comandă. O detonație neobișnuit de mare urmează, cu un nor exploziv foarte puternic (norul ajunge mult peste coșul din față). Explozia torpilei trebuie să fi fost însoțită de o a doua (cazanul cu aburi, sau cărbunii, sau praful de pușcă?)“[582]

Pilotul său, Lanz, venise deja lângă Schwieger la periscop. Acesta s-a dat la o parte și l-a lăsat pe Lanz să se uite prin vizor. Lanz putea să identifice nave, chiar și nave mici, după siluetele lor și după felul în care le erau configurate punțile. În cazul acesta, i-a fost ușor. Imediat după ce s-a uitat prin vizor, Lanz a exclamat: „Dumnezeule, e Lusitania!“

Jurnalul de bord al lui Schwieger indică faptul că abia acum căpitanul afla care era adevărata identitate a navei, dar acest lucru pare neplauzibil. Profilul navei – dimensiunea, planul, cele patru coșuri ale ei – o făcea să fie unul dintre vasele maritime care ieșeau cel mai mult în evidență.

Schwieger a luat din nou periscopul. Ceea ce a văzut l-a șocat chiar și pe el.

---

[582] Schwieger, Jurnal de război.

IV

Sufletul negru

LUSITANIA: IMPACT

După ce torpila a dispărut din vedere sub marginea punții, a existat un interval când nu s-a întâmplat nimic și te puteai consola cu iluzia că torpila ratase ori că nu funcționase. „Am văzut-o cum a dispărut“ – a zis un pasager – „și, pentru o clipă doar, am avut cu toții o oarecare speranță că poate nu va exploda.“[583]

În clipa următoare, 160 de kilograme de explozibil au detonat în bordajul exterior, într-un loc aflat sub puntea de comandă, la circa 3 metri sub linia de plutire a vasului. Imediat, încărcătura torpilei s-a transformat din materie solidă în gaz. Această „sublimare“ a eliberat căldură la o temperatură care depășea 5 000 de grade Celsius, 9 000 de grade Fahrenheit, la o presiune imensă. În cuvintele unui constructor de submarine de la începutul secolului XX, „învelișul exterior al navei nu e decât o foiță în mâinile acestor forțe enorme“[584].

Un gheizer de apă de mare, bordaj, parâme și bucăți de oțel s-a ridicat până la o înălțime de două ori cât cea a navei. Barca de salvare numărul 5 „a fost pulverizată“[585], spunea un observator. Vasul a continuat să avanseze prin gheizer, care aproape imediat s-a prăbușit înapoi pe punți. Apa de mare i-a udat până la piele pe pasageri; sfărâmături s-au prăbușit bufnind pe terenurile de hochei de pe punte. Copiii care săreau coarda pe puntea A au încetat să mai sară.

O gaură de dimensiunea unei case mici se căsca acum sub linia de plutire a navei. Era mai mult orizontală decât verticală, de aproximativ 12 metri lățime pe 4,5 metri înălțime. Însă efectele exploziei au fost mult mai extinse. Mii de nituri și plăcile de oțel pe care le fixau s-au desprins pe o suprafață de vreo 15 ori mai mare decât gaura însăși; sticla hublourilor din apropiere s-a spart. Pereții etanși de compartimentare au fost avariați și ușile etanșe au fost dislocate. Ușile și încăperile relativ mici ale navelor de

pasageri nu dispersau forțele explozive la fel de rapid precum calele goale ale cargourilor și, ca atare, puteau fi distruse mai ușor. Constructorii Lusitaniei instalaseră aceste bariere gândindu-se la coliziuni sau la eșuări; nimeni nu-și imaginase că, într-o bună zi, o torpilă lansată de sub apă ar fi putut să lovească direct în coca și să explodeze.

Imediat în interiorul cocii, în punctul de impact, se găsea capătul de la tribord al unui important perete etanș de compartimentare, care se întindea de-a latul cocii, unul dintre cei 12 astfel de pereți despărțitori ai navei.[586] Tocmai acest perete etanș de compartimentare forma, de asemenea, un zid între cea mai avansată cameră a cazanelor – Camera Cazanelor numărul 1 – și un mare depozit de cărbuni, aflat imediat după, spre prora, numit „buncărul transversal“, singurul buncăr cu cărbuni din navă, care se întindea pe întreaga lățime a cocii. Restul erau buncăre longitudinale, care se întindeau de-a lungul pereților cocii. În acest moment al călătoriei, toate buncărele erau aproape goale.

Mișcarea înainte a navei, care inițial fusese de 18 noduri, a provocat „inundare forțată“[587], din cauza căreia apa intra în vas într-un ritm estimat la 100 de tone pe secundă. Apa a crescut rapid în buncărul transversal și în Camera Cazanelor numărul 1, care găzduia două cazane de aburi simple și două cazane de aburi duble, precum și prima parte unei conducte principale de aburi. Apa a inundat, de asemenea, buncărele logitudinale care se întindeau de-a lungul tribordului, cel mai aproape de zona de impact. Pe măsură ce aceste buncăre se umpleau cu apă, nava începea să se încline la tribord. În același timp, din cauza apei care umplea Camera Cazanelor numărul 1 și buncărul transversal din față, prora a început să se scufunde. Pupa a început să se ridice și coca să se deformeze.

Căpitanul Turner stătea pe puntea A, chiar în fața intrării în cabina sa, când a auzit strigătul marinarului de cart, că venea o torpilă.[588] A văzut dâra și a privit-o cum s-a deplasat pe sub copastia de la tribord. A fost o tăcere scurtă, și, apoi, o coloană de apă și bucăți de navă au erupt din mare. Șocul exploziei și înclinarea bruscă la tribord l-au făcut pe Turner să-și piardă echilibrul.

În timp ce bucăți din navă și trombe de apă de mare se prăvăleau în spatele lui, Turner a urcat în fugă scara până pe puntea de comandă.

Felul în care pasagerii au trăit explozia a depins de locul în care se aflau atunci când aceasta a avut loc. Nava era atât de lungă – aproape 244 de metri – și atât de elastică, încât cei care stăteau în picioare sau pe scaune înspre pupa, în salonul pentru fumători și sala de mese de la clasa a doua și în Cafeneaua de pe Verandă, sau la extremitatea pupei, unde puntea ieșea înspre mare pe deasupra cârmei, au simțit-o ca pe bufnitură surdă. Oliver Bernard și-a adus aminte că își spusese în gând: „Ei, n-a fost chiar așa de rău“[589]. Cei care se aflau cel mai aproape de puntea de comandă au simțit impactul într-un mod mai intens și mai palpabil. „Apă, bucăți de cărbune, așchii de lemn etc. cădeau peste capetele noastre!“, își amintea Dwight Harris. „M-am lipit de latura navei, dar am fost udat până la piele!“[590]

Preston Prichard și Grace French căutau veseli „sosia“ fetei, când au auzit explozia și au simțit înclinarea navei la tribord. „Nava s-a înclinat atât de mult, încât am luat-o cu toții la vale, îngrămădindu-ne pe punte, și, pentru un moment, totul a fost confuz“, își amintea ea. „Când mi-am venit în fire, m-am uitat în jur, dar nu l-am văzut nicăieri pe domnul Prichard. Părea că dispăruse.“[591]

Prea speriată ca să se ducă în cabina ei, domnișoara French a pornit să caute o vestă de salvare pe punte, aparent fără să știe că toate vestele de salvare erau ținute în cabinele pasagerilor.

Toți și-au scos ceasurile. William McMillan Adams, în vârstă de 19 ani, care avea mereu la îndemână un cronometru, a stabilit ca moment al impactului ora 14:05. „Eu cronometram totul“, a zis el mai târziu. Când a fost întrebat de ce, a răspuns: „Pur și simplu, așa făceam; nu știu de ce“[592]. Charles Lauriat și-a verificat ceasul de mână și a fixat momentul impactului la 9:08, ora Bostonului, sau 14:08, ora GMT.[593] Alții au stabilit ca moment al impactului ora 14:10; mai târziu, această din urmă variantă avea să devină cea oficială.

În câteva secunde, Lauriat a simțit cum nava s-a rotit către dreapta și s-a înclinat înspre prora. „Puteai simți cele două mișcări separate foarte distinct“, a scris Lauriat. „Părea că urma să se scufunde imediat, dar apoi s-a oprit brusc, de parcă marea dăduse de pereții etanși de compartimentare, iar vasul ar fi dat să se îndrepte, ba chiar să-și ridice prora puțin. Asta mi-a dat un sentiment de siguranță și, la început, am crezut că avea să se mențină pe linia de plutire.“[594]

După câteva clipe, s-a produs o a doua explozie. (Precis ca întotdeauna, William McMillan Adams a stabilit, cu ajutorul cronometrului, că a doua s-a petrecut la 30 de secunde după prima.) Caracterul ei a fost diferit. Dacă prima explozie produsese o singură bubuitură ascuțită, aceasta, spunea Lauriat, a fost „foarte înăbușită“. Un cutremur a străbătut lungimea navei și parcă s-a ridicat din adâncurile cocii, „mai degrabă ca explozia unui cazan de aburi, aș crede“[595], adăuga el. Nu a putut să identifice locul într-un mod cât de cât precis. Nu fusese „destul de distinct“ sunetul, zicea el.

În saloanele unde se lua cina, plantele așezate pe mese au alunecat din poziția în care se aflau; sticlăria a căzut pe podea.

Cum își terminaseră prânzul, Margaret Mackworth și tatăl ei, D.A. Thomas, erau pe punctul de a intra în liftul de pe Puntea D, când Thomas a glumit: „Cred c-am putea să stăm sus pe punte la noapte, să vedem dacă ne vom lua porția de senzațional“[596].

Înainte să-i poată răspunde, Mackworth a auzit o explozie înfundată, nu una zgomotoasă, ci mai degrabă o puternică bufnitură înăbușită, care se ridica de undeva de dedesubt. „M-am întors și am ieșit din lift; cumva, scările păreau mai sigure.“

Tatăl ei s-a despărțit de ea, ca să încerce să afle mai multe despre ce se întâmplase. În conformitate cu planul ei de mai înainte, Mackworth s-a dus direct în cabina ei de pe Puntea B, ca să-și ia vesta de salvare. Gradul de înclinare făcea mersul dificil. Ea înainta pe partea mai joasă a coridorului, în unghiul dintre perete și podea, și s-a ciocnit de o însoțitoare de bord, care

venea din sensul opus. Cele două, a scris mai târziu Mackworth, „au pierdut un minut, două, cerându-și scuze în mod politicos una de la cealaltă“[597].

După ce și-a recuperat vesta de salvare, Mackworth a fugit în cabina tatălui ei și a luat una și pentru el. A urcat pe puntea bărcilor, cea neacoperită, și s-a mutat pe partea care se afla mai sus – babordul –, socotind că era mai sigur să fie „cât mai departe cu putință de submarin“.

Acolo, a întâlnit-o pe companioana ei de masă, Dorothy Conner, și a întrebat-o dacă putea să stea cu ea, în timp ce-l aștepta pe tatăl ei. Și-a pus vesta de salvare.

O mulțime de pasageri de la clasa a treia, foarte energici și zgomotoși, au apărut de jos.

Mackworth s-a întors către Conner și a zis: „Mereu am crezut că un naufragiu este o treabă organizată bine“[598].

„Așa am crezut și eu,“ – i-a răspuns Conner – „dar am aflat al naibii de multe în ultimele cinci minute.“

Charles Lauriat stătea lângă Elbert Hubbard și soția sa. I-a îndemnat în mod insistent să se ducă în cabina lor și să-și ia vestele de salvare, însă cei doi păreau paralizați: „Domnul Hubbard stătea lângă balustradă, ținându-și cu afecțiune mâna în jurul mijlocului soției sale, și ambii păreau incapabili să acționeze“[599].

Lauriat l-a îndemnat pe Hubbard: „Dacă nu vrei să vii, stai aici, și-am să ți le-aduc eu“[600] – și Lauriat s-a repezit spre cabina proprie.

Pentru numeroșii părinți aflați la bord, explozia a produs un tip unic de teroare. Soții Crompton din Philadelphia aveau șase copii împrăștiați care-încotro pe navă; familia Pearl din New York avea patru. Nava era imensă, iar copiilor mai mari li se dăduse voie să colinde toate punțile. Părinții au fost nevoiți să-și caute copiii prin mulțimea tot mai mare de pasageri care se

învălmășea pe puntea bărcilor, ținându-și, în același timp, în brațe bebeluși, iar copiii mici – de mânuțe.

Norah Bretherton, soția de 32 de ani a unui jurnalist din Los Angeles, își rezervase bilete pentru călătoria pe Lusitania, ca să-i poată duce pe cei doi copii ai ei, Paul și Elizabeth, să-i întâlnească pe părinții ei din Anglia.[601] Paul avea trei ani; Elizabeth – Betty – avea un an și jumătate. Bretherton, însărcinată a treia oară, călătorea singură cu copiii, deoarece soțul ei fusese nevoit să rămână acasă, în California, să muncească.

Cabina ei era o cameră la clasa a doua, înspre pupa Punții C, puntea de adăpost. Înainte de prânz, își lăsase fiica la un „loc de joacă“ de pe puntea de deasupra, apoi își pusese fiul în cabină, să tragă un pui de somn, și-l lăsase acolo.

Când torpila a lovit, ea se afla pe o scară între cele două punți. A înghețat. Nu avea habar încotro s-o apuce mai întâi – să urce pe puntea de deasupra, ca să-și recupereze fetița, sau să coboare pe puntea de dedesubt, ca să-și ia fiul care dormea? Toate lămpile s-au stins. Înclinarea bruscă a navei a izbit-o de-o parte și de cealaltă a scării.

A fugit după fetița mai mică.

Când a ajuns pe puntea de comandă, căpitanul Turner a început să dea ordine.[602] A ordonat ca motoarele să fie trecute la „toată viteza înapoi“. Turbinele de marșarier erau frânele navei, și folosirea lor era singurul mod în care aceasta putea fi oprită – iar nava trebuia să fie mai întâi oprită, pentru ca bărcile de salvare să poată fi lansate în siguranță. Motoarele nu au răspuns.

Turner i-a spus cârmaciului, maistrul-timonier Hugh Johnston, să întoarcă nava mult înspre coasta irlandeză, care se afla încă la o distanță de 12 mile marine. În eventualitatea celui mai rău scenariu cu putință, ar fi pus nava pe uscat și ar fi eliminat cel puțin pericolul scufundării.

Johnston stătea înăuntrul timoneriei, un mic spațiu în cadrul punții de comandă. A repetat comanda lui Turner, ca să confirme că înțelesese. A rotit cârma, pentru a obține ceea ce ar fi trebuit să fie o întoarcere de 35 de grade către țărm.

„În regulă, băiete“[603], a zis Turner.

Nava a răspuns la comandă, potrivit relatării lui Johnston.

Căpitanul Turner i-a ordonat acum să „stabilizeze“ nava, adică să tragă de cârmă, pentru a contracara tendința acesteia de a continua să se întoarcă după ce direcția dorită fusese obținută. Johnston a tras de cârmă 35 de grade în direcția opusă.

„Ține-i prora înspre Kinsale“, a zis Turner, ordonându-i lui Johnston să îndrepte prora înspre farul de la Capul Vechi. Johnston a repetat ordinul și a început să-l execute.

Cârma, de astă dată, n-a mai răspuns. Nava a început să-și schimbe direcția, să se „abată de la curs“ înspre largul mării. Johnston a încercat să contracareze deriva. „Făceam tot ce trebuia să fac, menținând echilibrul navei,“ – a zis Johnston – „dar ea devia din nou.“ Turner a repetat ordinul de întoarcere către țărm.

Johnston a încercat: „Am tras de cârmă, dar nava nu răspundea la comenzi, ci continua să devieze înspre mare.“

Turner i-a spus ofițerului secund Percy Hefford să verifice nivela cu bulă a navei, o variantă marină a nivelei cu bulă de aer a tâmplarului, ca să măsoare cât de gravă era înclinarea.

Hefford a strigat: „15 grade la tribord, domnule căpitan“.

Turner a ordonat să fie închise ușile etanșe ale navei, de sub puntea pasagerilor, care erau acționate cu un dispozitiv aflat pe peretele din față al punții de comandă. Ca să fie sigur că ușile chiar se închiseseră, Turner i-a spus lui Hefford să coboare în teugă și să verifice.

Hefford s-a oprit la timonerie și i-a spus lui Johnston să stea cu ochii pe nivela cu bulă și „să strige dacă aceasta indica vreo creștere a înclinării navei“. Hefford a părăsit puntea de comandă. N-a mai reapărut.

Turner a ordonat ca bărcile de salvare să fie coborâte „la nivelul balustradelor“, adică la un nivel de la care pasagerii să se poată îmbarca în siguranță. Însă bărcile tot n-au putut fi lansate la apă, căci pura inerție continua să împingă Lusitania înainte, inițial cu o viteză de 18 noduri. Dacă turbinele de marșarier ar fi răspuns la comenzi, nava s-ar fi putut opri în mai puțin de trei minute, însă acum numai apa putea s-o frâneze. Lusitania se îndepărta de țărm, traiectoria ei fiind o curbă amplă. Inundarea forțată continua.

Aflat la timonă, Johnston a verificat aparatul de măsurat înclinarea. Rămăsese stabilă la 15 grade.

Turner a ieșit afară, pe pasarelă. Sub el, puntea bărcilor se umplea cu pasageri și marinari. Fochiști înnegriți de fum își croiau drum prin mulțime, asemenea unor umbre. Unii dintre ei au ieșit prin tuburile de aerisire ale navei.

Aflați jos în carantină, Robert Kay și mama lui au simțit detonația torpilei, pe care Robert a descris-o ca pe o „explozie violentă“. Aceasta a fost urmată de o a doua explozie, mai înăbușită, care părea să vină din interiorul navei. Luminile s-au stins.

Mama lui era încordată, dar bizar de calmă, își amintea Robert, cu toate că era îngrijorat că, în situația ei, cu o sarcină atât de avansată, era posibil să nu reușească să ajungă în siguranță pe punțile superioare.

Ușa camerei de carantină nu mai stătea dreaptă în cadrul ei. Au deschis-o cu forța. Afară, pe coridor, era întuneric, acesta fiind înclinat și către tribord, și către prora.

Se mișcau încet. Robert încerca să ajute, însă „fiecare pas reprezenta un efort, iar înaintarea noastră era extrem de lentă“, a scris el. Combinația

dintre înclinarea înainte și cea înspre tribord făcea ca scările să fie periculoase. Mama și fiul se țineau strâns de balustrade, „dar, cu fiecare moment, părea că împrejurimile deveneau, în mod nebunesc, din ce în ce mai deformate“[604].

Părea că toți ceilalți dispăruseră. Era liniște, cu toate că, din când în când, Robert auzea câte un strigăt hăt, deasupra. Cu greu, el și mama lui au reușit să ajungă sus.

Se scurseseră cinci minute de la explozia inițială.

Charles Lauriat s-a întors pe punte, cărând atâtea veste de salvare câte putea. Mai întâi și-a pus-o pe a lui, pe urmă i-a ajutat pe alții. Erau noile veste de salvare, marca Boddy. Dacă erau purtate cum trebuia, ele reușeau să țină la suprafață chiar și un om supraponderal, stând confortabil pe spate, însă Lauriat a văzut că aproape nimeni din jurul său nu-și pusese vesta de salvare corect. Compania Cunard nu pusese încă la punct o măsură care să prevadă probarea vestelor de salvare de către pasageri, la începutul călătoriei. Singura formă de instructaj era un afiș ilustrat, cu instrucțiuni, care se găsea în fiecare cabină, după toate aparențele, în virtutea convingerii că pasagerii aveau timpul și prezența de spirit pentru a-l citi și a-i urma instrucțiunile. Acum, eroarea acestei judecăți devenea evidentă. „În graba lor, și le-au pus în toate felurile, cu excepția felului în care ar fi trebuit să și le pună“, scria Lauriat. „Un bărbat își băgase brațul printr-una dintre găurile pentru brațe și capul prin cealaltă; alții și le puseseră în jurul mijlocului și cu susul în jos; foarte puțini și le puseseră corect.“[605]

Lauriat stătea în raza auditivă a punții de comandă, când a auzit o femeie strigând către căpitanul Turner, cu o voce fermă și calmă: „Căpitane, ce vrei să facem?“[606]

„Rămâneți exact unde vă aflați, doamnă, vasul e-n regulă.“

„De unde vă primiți informațiile?“, a întrebat ea.

„Din camera motoarelor, doamnă“, a zis el.

În mod clar, însă, camera motoarelor nu-i spusese așa ceva. Se pare că el încerca să calmeze mulțimea care se afla mai jos și să evite declanșarea unei competiții panicate, al cărei scop să fie obținerea unui loc într-o barcă.

A fost ultima dată când Lauriat l-a văzut pe Turner. Lauriat și femeia s-au îndreptat înapoi spre pupa și, în timp ce mergeau, le-au spus și altor pasageri ce spusese căpitanul.

Este posibil ca pasagerul de la clasa a doua Henry Needham să-i fi întâlnit pe cei doi, căci își amintea că un pasager care venea dinspre puntea de comandă strigase: „Căpitanul spune că vaporul nu se va scufunda“[607].

„Remarca“ – scria Needham – „a fost întâmpinată cu urale și am observat că mulți oameni, care se străduiseră să obțină un loc în bărci, s-au îndepărtat cu o vizibilă mulțumire.“

Cuvintele lui Turner au confirmat numai ceea ce pasagerii și mulți membri ai echipajului credeau deja – sau voiau să creadă: că nici o torpilă nu putea să avarieze letal nava. Comisarul de bord și medicul de bord de pe vas au petrecut momentele de după cele două explozii plimbându-se calmi pe puntea bărcilor, fumând, asigurându-i pe pasageri că nava nu se afla în nici un pericol. Iar această afirmație părea pe deplin plauzibilă. Lusitania era, pur și simplu, prea mare și prea bine construită ca să se scufunde. Ceea ce făcea și mai absurdă această idee era decorul: o după-amiază de mai splendidă, caldă și liniștită, marea calmă și promontoriile Irlandei vizibile în depărtare – atât de verzi, încât păreau să strălucească în lumina soarelui.

Isaac Lehmann, omul de afaceri newyorkez, nu împărtășea toată această încredere în imposibilitatea scufundării navei. S-a dus în cabina lui să-și ia vesta de salvare și a descoperit că intrase cineva înainte și i-o luase. Agitat din fire, Lehmann se temea de haos. „Nu știu ce m-a apucat,“ – zicea el – „dar m-am uitat în valiza cu haine și am pus mâna pe revolver, întrucât am socotit că avea să-mi fie de folos, în cazul în care s-ar fi găsit cineva care să nu facă ce trebuia.“[608]

Printre pasagerii Lusitaniei se aflau constructori navali, care, inițial, au crezut și ei că vasul avea să rămână pe linia de plutire. Unul dintre ei, Frederic J. Gauntlett, director al companiei Newport News Ship Building and Dry Dock, se îndrepta spre Europa ca să întâlnească niște constructori de submarine, deoarece avea de gând să pornească o afacere în Statele Unite. Călătorea împreună cu președintele companiei, Albert Hopkins.

Gauntlett își lua prânzul cu Hopkins și un alt constructor de nave, un anume Samuel Knox din Philadelphia (compania lui Knox era cea care construise petrolierul american Gulflight, torpilat cu o săptămână în urmă). Stăteau la masa lor obișnuită, cea de-a șasea din spate, înspre tribord. Erau îmbrăcați în costume; fețele de masă erau albe și pe fiecare masă era câte o vază transparentă din sticlă, cu flori. Lumina soarelui se revărsa prin ferestre.

Salonul s-a înclinat spre dreapta. O vază a căzut de pe masa lui Gauntlett. „Mi-am lăsat cafeaua și alunele," – a zis el – „m-am ridicat de la masă și am strigat la însoțitorii de bord să închidă hublourile." Fiind constructor de nave, a înțeles pericolul pe care-l reprezentau hublourile deschise. A strigat de vreo șase ori. „Evident, însoțitorii de bord aveau treburi în altă parte" – a zis el – „și, când au părăsit sala de mese, am procedat și eu la fel și am părăsit la rândul meu restaurantul."[609]

El și comesenii săi nu au încercat să închidă ei înșiși hublourile, care au rămas deschise. Gauntlett s-a dus la cuier, și-a luat pălăria și a luat-o și pe-a lui Knox. Au urcat trei etaje împreună, până pe puntea bărcilor.

Pe Gauntlett l-a liniștit faptul că înclinarea părea să se fi stabilizat la 15 grade. Era convins că unghiul nu avea să se mărească și „nici măcar un moment n-am crezut că nava urma să se scufunde". Asta i-a spus și unei femei care se afla în apropiere, înconjurată de copiii ei. Ea l-a întrebat ce să facă. „I-am spus că nu era nici un pericol", a zis el; nava „nu avea să se scufunde".

Gauntlett se aștepta ca inundarea cocii să fie oprită de pereții etanși de compartimentare și de ușile etanșe, dar apoi a simțit o schimbare. Înclinarea spre tribord a devenit mai pronunțată, la fel ca și înclinarea spre prora,

moment în care, a zis el, „am hotărât că era de datoria mea să mă uit în jur și să văd care era problema“.

S-a dus până la balustrada de la capătul din față al punții și s-a uitat la prora, care se afla dedesubt. Teuga era parțial scufundată.

S-a întors la el în cabină și și-a pus vesta de salvare.

De-acum, toate sistemele navei erau moarte. Cârma nu mai funcționa. Principalul generator de curent electric se oprise. Toate luminile erau stinse; oricine se deplasa pe un coridor interior se afla în beznă. Operatorul din cabina Marconi aflată pe cea mai de sus punte a trecut pe sistemul de urgență pentru alimentare cu energie electrică. Cele două lifturi de la clasa întâi, din centrul navei, se blocaseră.[610] Potrivit unei relatări, pasagerii aflați în ele au început să țipe.

Liftul care oferea singura formă de acces în camera bagajelor s-a oprit și el. Numeroșii oameni care se ocupau cu pregătirea bagajelor pasagerilor pentru sosire fie erau morți în urma exploziei torpilei, fie aveau să fie în curând, în condițiile în care apa acoperea prora.[611] Un fochist care a fugit din Camera Cazanelor numărul 2, Eugene McDermott, a descris „o avalanșă de apă care m-a trântit la pământ“.[612] Mulți dintre membrii echipajului care muriseră erau tocmai aceia care ar fi fost puși să ajute la lansarea bărcilor de salvare.

Marea și-a găsit acum o nouă cale de a pătrunde în cocă. Apa a început să se reverse prin hublourile deschise, dintre care multe se aflau, de la bun început, doar puțin mai sus de nivelul apei. Cele de pe Puntea E, de exemplu, depășeau, în mod normal, nivelul apei cu doar patru metri și jumătate. Potrivit unei estimări, cel puțin 70 de hublouri fuseseră lăsate deschise la tribord. Înmulțite cu 3,75 de tone de apă pe minut, prin fiecare hublou, însemna că 260 de tone intrau în navă în fiecare minut, numai prin hublourile de la tribord.[613]

Era în jur de 14:20, adică trecuseră zece minute de la lovitura torpilei. În următoarele câteva clipe, timp în care marinarii de punte și pasagerii

așteptau ca nava să încetinească suficient de mult pentru a permite lansarea în siguranță a bărcilor, a fost liniște. „Domnea o tăcere stranie“ – spunea Albert Bestic, ofițer de gradul trei – „și sunetele izolate, insignifiante, precum scâncetul unui copil, țipătul unui pescăruș sau izbitura unei uși, căpătau proporții alarmante.“[614]

---

[583] Citat în telegramă, Pitney către Tribune, New York, 9 mai 1915, „Lusitania Various Papers“, în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[584] Mărturie a lui Gregory C. Davison, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, p. 837 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[585] Depoziție a lui Thomas Quinn, 15 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 453.

[586] Vezi Garzke et al., Titanic, și Wood et al., The Sinking of the Lusitania, în totalitate.

[587] Wood et al., The Sinking of the „Lusitania, p. 177.

[588] Depoziție a lui William Thomas Turner, 15 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 453.

[589] Ballard, Exploring the Lusitania, p. 87.

[590] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[591] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 10 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[592] Mărturie a lui William McMillan Adams, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, p. 24 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[593] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 9.

[594] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 72.

[595] Mărturie a lui Charles E. Lauriat Jr., în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, pp. 92, 104 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[596] Mackworth, This Was My World, p. 242.

[597] Mackworth, This Was My World, p. 243.

[598] Mackworth, This Was My World, p. 244.

[599] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 9.

[600] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 73.

[601] Declarația lui Norah Bretherton (fără dată), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[602] Depoziție lui Hugh Johnston, în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[603] Tot dialogul de aici apare așa cum este prezentat de Johnston în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[604] Relatarea lui Robert Kay, obținută prin amabilitatea lui Mike Poirier.

[605] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 11.

[606] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 11.

[607] Scrisoare a lui Henry Needham către doamna Prichard, 9 iulie 1915 (arhiva personală Prichard).

[608] The New York Times, 2 iunie 1915.

[609] Mărturie a lui Frederic J. Gauntlett, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, p. 115 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[610] Există o dezbatere despre ce s-a întâmplat mai exact în aceste două lifturi. Preston îl citează pe unul dintre băieții de punte spunând: „Le auzeam țipetele de jos – știau că sunt prinși în capcană". Mai citează și declarația unui pasager că lifturile erau „pline de pasageri care țipau". Evident, lipsa curentului electric ar fi oprit lifturile și le-ar fi oferit pasagerilor din interiorul acestora un moment cu adevărat de groază. Dar Mike Poirier, expert în Lusitania, pune sub semnul întrebării faptul că vreo persoană ar fi fost prinsă sau ucisă în lifturi. El își bazează scepticismul pe lipsa informațiilor care să se adauge acestor relatări, din multitudinea de declarații făcute de pasageri după dezastru. Cu toate acestea, dezbaterea nu poate fi tranșată definitiv. Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 210.

[611] Totuși, nu există nici o dezbatere referitoare la cele întâmplate cu acest ascensor și în sala de bagaje.

[612] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 214.

[613] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 215.

[614] The Irish Independent, 7 mai 1955.

PRIMELE VEȘTI

TELEGRAMELE AU SOSIT LA AMIRALITATEA DIN LONDRA ȘI LA CENTRUL NAVAL DIN QUEENSTOWN ÎNTR-O SUCCESIUNE RAPIDĂ ȘI IRITANTĂ, FIIND TRIMISE DIN DIVERSE PUNCTE:

14:15 – DE LA STAȚIA VALENTIA CĂTRE QUEENSTOWN:

„LUSITANIA ÎN PRIMEJDIE ÎN LARGUL CAPULUI KINSALE.

AȘA SE CREDE.“[615]

14:20 – DE LA CAPUL GALLEY CĂTRE AMIRALITATE:

„LUSITANIA 10 MILE MARINE SE. SE SCUFUNDĂ PRORA ÎNAINTE APARENT ATACATĂ DE SUBMARIN.“[616]

14:25 – DE LA QUEENSTOWN CĂTRE AMIRALITATE:

„LUSITANIA TORPILATĂ. SE RAPORTEAZĂ SCUFUNDARE 10 MILE MARINE S. DE KINSALE. TOATE REMORCHERELE ȘI VASELE MICI DISPONIBILE TRIMISE ÎN AJUTORUL EI.

ABERDEEN, PEMBROKE, BUNCRANA, DEVONPORT, LIVERPOOL INFORMATE.“[617]

[615] „Copies of Telegrams Relative to Sinking of S.S. Lusitania“ („Copii ale telegramelor referitoare la scufundarea Lusitaniei“), Lusitania Various Papers, în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[616] Telegramă de la Capul Galley către Amiralitate, 7 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

[617] Telegramă a Centrului Naval de la Queenstown către Amiralitate, 7 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64; de asemenea, Registrul „Subs“ („Submarine“), în Arhivele Amiralității, ADM 137/4101 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

LUSITANIA: DECIZII

Primele încercări de a lansa bărcile de salvare ale Lusitaniei au arătat adevărata măsură a pericolului cu care se confruntau acum pasagerii navei și au spulberat iluzia de siguranță întreținută de faptul că la bord erau foarte multe bărci. Atât de severă era înclinarea, încât bărcile de la tribord atârnau acum la o distanță considerabilă de cocă, lăsând un spațiu între un metru și jumătate și doi metri și jumătate între bărci și punte, marea aflându-se la 18 metri mai jos. Membrii echipajului au încercat să folosească scaunele de pe punte ca pe un fel de pod care să faciliteze trecerea peste spațiul rămas liber, însă cei mai mulți pasageri au ales să sară. Părinții îi dădeau din mână în mână pe copiii mici peste spațiul liber. Fără să mai stea pe gânduri, un băiat și-a luat avânt, a sărit și a aterizat într-o barcă.

Bărcile de salvare de pe partea opusă, în schimb, de la babord, ajunseseră să atârne în sens opus, adică peste punte. Aproape toate acestea erau inutilizabile. Doar printr-un efort foarte mare puteau fi mutate în poziție de lansare. Căpitanul Turner a ordonat golirea lor, dar, cum starea navei se înrăutățea, pasagerii și echipajul încercau să le lanseze oricum.

Ogden Hammond[618], dezvoltatorul imobiliar din New Jersey, care fusese asigurat că nava era la fel de sigură precum un tramvai newyorkez, s-a deplasat pe partea de la babord a punții bărcilor, împreună cu soția sa, Mary, până când au ajuns la barca numărul 20, pe care un grup de membri ai echipajului și pasageri bărbați reușiseră cumva, încordându-și mușchii, s-o aducă într-un punct aflat în afara balustradei. Femei și copii se suiau în ea.

Nici Mary, nici Ogden nu purtau veste de salvare. El ar fi vrut să coboare în cabina lor și să ia vestele care se găseau acolo, însă Mary îl rugase să n-o lase singură. Căutaseră veste pe punte, dar nu găsiseră nici una.

Lângă barca de salvare, Ogden a refuzat să se urce în ea, respectând obiceiul maritim, care le dădea prioritate femeilor și copiilor. Mary a refuzat

să se urce și ea, dacă nu venea și Ogden, astfel încât acest cuplu a stat deoparte, privind și așteptând. În cele din urmă, Ogden a fost de acord să se urce. El și Mary au ocupat un loc lângă prora. Barca era pe jumătate plină, cu vreo 35 de oameni, când a început tentativa de a o lansa la apă.

Bărbații aflați la prora și la pupa bărcii îi manevrau parâmele – „frânghiile de coborâre“ –, care treceau prin scripeți aflați la fiecare capăt al ambarcațiunii. Un marinar de la prora a pierdut controlul parâmei sale. Ogden a încercat s-o apuce, dar parâma se mișca atât de repede, încât i-a sfâșiat pielea de pe mâini. Prora a plonjat; parâma de la pupa a rezistat. Toată lumea a căzut din barcă în mare, 18 metri mai jos.

Ogden a ieșit la suprafață; soția lui – nu. El s-a agățat de o vâslă care plutea în apropiere.

La următoarea barcă de la babord, numărul 18, o altă încercare de lansare la apă se blocase. În această barcă, se aflau 40 de femei și copii; era ținută pe loc de un știft de siguranță.[619] Marinarul care se ocupa de lansarea bărcii refuza s-o coboare, în conformitate cu ordinele lui Turner, și ținea în mână un topor, gata să îndepărteze știftul printr-o lovitură, în cazul în care ordinele aveau să se schimbe. Câteva zeci de pasageri stăteau între barcă și peretele exterior al salonului pentru fumători de la clasa întâi.

Isaac Lehmann, omul de afaceri din New York, era șocat de faptul că nu se făcea nici o încercare de a lansa barca. Reușise să găsească o vestă de salvare; avea revolverul în buzunar. A aruncat o privire spre prora navei și a văzut apa care avansa pe punte. A cerut să știe de ce marinarul nu acționa.

„Este ordinul căpitanului să nu lansăm nici o barcă“[620], i-a răspuns acesta.

„Să-l ia dracu’ pe căpitan“, a zis Lehmann. „Nu vezi că nava se scufundă?“ Și-a scos revolverul. „Și primul om care nu-mi ascultă ordinul de lansare a bărcii, trag în el și-l omor!“

Marinarul s-a supus. A întins brațul, ca să lovească în știftul de siguranță cu toporul. Barca era grea și fără pasageri, însă acum, încărcată cu trei tone de oameni, s-a balansat înspre navă, strivindu-i pe toți cei aflați între navă și perete. Cel puțin două pasagere, surori trecute de cincizeci de ani, au murit pe loc, din cauza rănilor provocate de ciocnirea severă. Piciorul drept al lui Lehmann a fost strivit, dar el a reușit să se târască din masa de răniți. Nu i-a fost ușor. Era un bărbat mare, rotofei, și purta un palton lung și o vestă de salvare.

Pasagerii și echipajul au încercat din nou să lanseze barca de salvare la apă. Făceau progrese, când ceva a mers prost, așa că și această barcă și-a azvârlit pasagerii în apă. Tot cam pe atunci, spunea Lehmann, o „explozie teribilă“ a străpuns puntea înspre prora. Această nouă zguduire s-a datorat, probabil, apei care se infiltrase într-o altă cameră a cazanelor și venise în contact cu vreun cazan supraîncălzit – una dintr-o serie de astfel de explozii secundare. Nu trecuseră mai mult de 14 minute de la impactul torpilei, însă marea urca cu repeziciune.

Mulți pasageri au decis să renunțe la bărci și să urmeze o cale mai directă. Dwight Harris s-a îndreptat către prora, conform planului său. A sărit peste balustrada de la babord, de pe Puntea A, și a parcurs în fugă, de-a lungul laturii de la babord a navei, două punți, apoi s-a dus către prora, care se scufundase atât de mult, că tot ceea ce trebuia să facă era să pășească în apă. Și-a scos pantofii și s-a debarasat de palton, de pălărie și de cartea sa despre familia de Medici. Nu avea vestă de salvare, și nici măcar centură făcută pe comandă la Wanamaker's. Și lui îi fusese frică să se ducă în cabină, ca nu cumva să rămână prins acolo. Dar acum, la marginea apei și confruntat cu perspectiva concretă că urma să se înece, s-a răzgândit: „Am stat și am socotit și am decis că trebuia să am un colac de salvare, așa că m-am suit din nou pe Puntea A și am alergat până la cabina mea“[621], scria el. Și-a pus colacul și s-a întors la prora. Un ofițer i-a strigat să vină la bărcile de salvare, „însă mi-am dat seama că tot spațiul disponibil din ele era foarte dorit, așa c-am făcut semn din cap că refuz! – m-am suit pe balustradă, mi-am îndoit genunchii și, când apa a ajuns chiar până la punte, am sărit peste bord!“

În timp ce se îndepărta înot, s-a uitat în sus și a văzut giganticele coșuri ale navei profilându-se pe cer și trecând pe lângă el.

Theodate Pope și Edwin Friend plănuiseră ca, dacă apărea un pericol, să se întâlnească pe puntea bărcilor cu servitoarea Theodatei, Emily Robinson. „Dintr-odată, puntea părea foarte ciudat de împânzită de oameni," – scria Theodate – „și-mi amintesc de două femei slabe de înger, care plângeau de mama focului."[622] Theodate și Friend s-au uitat peste babord și au urmărit cum era coborâtă o barcă. Un capăt a coborât prea repede și toată lumea a căzut în mare. Ar fi putut fi barca lui Ogden Hammond sau cea pe care Lehmann încercase s-o lanseze la apă sub amenințarea armei. „Ne-am uitat unul la celălalt, îngroziți de scenă, iar apoi ne-am croit drum prin mulțime către Puntea B de la tribord."

Pe când stăteau la balustradă, au văzut că eforturile de a lansa bărcile de salvare pe această parte aveau mai mult succes. Bărcile coborau, trecând pe lângă ei, manevrate ușor de vinciul de pe puntea de deasupra. Cei doi s-au temut că nava putea să se scufunde atât de repede și cu o înclinare atât de pronunțată, încât să se prăbușească peste bărci, după ce acestea ajungeau pe apă.

S-au suit înapoi pe puntea bărcilor, dar n-au făcut nici o încercare de a se îmbarca pe vreuna dintre bărcile de salvare rămase.

„Mergeam împreună, lipiți unul de celălalt, fiecare cu un braț în jurul mijlocului celuilalt"[623], își amintea Theodate. Au întâlnit o pasageră pe care o cunoșteau deja bine, infirmiera belgiană Marie Depage. Părea înmărmurită. „Alături de ea, de o parte și de alta, erau doi bărbați, prieteni de-ai ei, așa că n-am spus nimic", scria Theodate. „Nu era momentul pentru cuvinte, care-și aveau rostul doar dacă puteai să oferi ajutor."

Ea și Edwin Friend s-au îndreptat spre pupa, care de-acum era înclinată ca o rampă. Servitoarea Theodatei a venit lângă ei și arhitecta a observat zâmbetul încordat schițat pe fața sa. „N-am putut decât să-mi pun mâna pe umărul ei și să zic: Vai, Robinson!"

Au căutat veste de salvare. Au intrat în mai multe cabine și au găsit trei. Friend le-a ajutat pe femei să și le pună; au mers cu toții până la balustradă. Giganticele coșuri ale navei tronau deasupra lor, înclinate exagerat de mult în direcția prorei. Apa se afla undeva la mare distanță sub ei.

Theodate i-a aruncat o privire lui Friend. Cei doi s-au uitat în jos la apă. Sosise timpul. „I-am cerut să sară primul“, a scris ea.

Friend a coborât pe următoarea punte, apoi a sărit. A dispărut pentru scurt timp, însă curând a ieșit la suprafață și s-a uitat în sus, la cele două femei. Nava continua să se miște înainte; chipul lui se îndepărta.

Theodate a zis: „Haide, Robinson“[624] – și a sărit de pe balustradă.

Grace French a alergat înapoi la locul unde ea și Preston Prichard stătuseră în momentul impactului. Nu putea să dea de el nicăieri. S-a dus la balustradă, și-a scos pardesiul și a sărit. Nu avea vestă de salvare. Planul ei era să înoate până când găsea un obiect rezultat din naufragiu, care să plutească. În urma săriturii, s-a scufundat mult sub suprafața apei, iar, acolo, un vârtej provocat de deplasarea navei a împiedicat-o să iasă la suprafață.

Căpitanul Turner știa deja că nava urma să se scufunde. Și-a pus o vestă de salvare, însă a rămas pe puntea de comandă, la fel ca timonierul său, Hugh Johnston, și alți ofițeri. În cabina Marconi din spatele punții de comandă, operatorul-șef al stației radio de pe vas, Robert Leith, folosea energie electrică auxiliară, pentru a trimite mesaj după mesaj, solicitându-le tuturor navelor aflate în apropiere să vină de îndată.

Turner i-a solicitat lui Johnston încă o verificare a nivelei cu bulă.[625]

Johnston a strigat: „25 de grade“.

Turner a exclamat: „Dumnezeule mare!“[626]

De pe puntea de comandă, vedea cum teuga de sub el era înghițită de ape. I-a spus lui Johnston: „Salvează-te“[627]. Era în jur de 14:25 – adică la 15 minute de la impact.

Johnston a părăsit puntea de comandă și a găsit unul dintre cei 35 de colaci de salvare ai navei. Apa ajunsese la pasarela de la tribord. Johnston a intrat în mare și a fost dus de apă de-a lungul punții. „Pur și simplu, trebuia să mă duc oriunde mă ducea valul“, spunea el mai târziu.

Căpitanul Turner rămăsese pe puntea de comandă.

---

[618] Mărturie a lui Ogden H. Hammond, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, pp. 171–178 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York); scrisoare a lui Ogden H. Hammond către Joseph F. Tumulty, 21 mai 1915, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[619] Mărturie a lui Leslie Morton, 16 iunie 1915, p. 17, în „Investigation“; James H. Brooks, „Statement or Story on the Sinking of the Lusitania“ („Declarație sau Povestea scufundării Lusitaniei“), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park); mărturie a lui Isaac Lehmann, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, p. 297 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[620] Acest fragment de dialog a fost relatat în mărturia lui Isaac Lehmann, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, pp. 297–298 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[621] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[622] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[623] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[624] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[625] Mărturie a lui Hugh Robert Johnston, 16 iunie 1915, p. 19, în „Investigation“.

[626] Hugh Johnston, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre.

[627] Hugh Johnston, interviu, Lusitania, BBC Written Archives Centre; mărturie a lui Hugh Robert Johnston, 16 iunie 1915, p. 19, în „Investigation“.

U-20: PRIVELIȘTEA LUI SCHWIEGER

„Mi-am reluat poziția la periscop“[628], i-a spus Schwieger prietenului său, Max Valentiner. „Nava se scufunda cu o rapiditate incredibilă. Era o panică îngrozitoare pe puntea ei. Bărci de salvare supraaglomerate, dislocate cu totul din pozițiile lor, cădeau în apă. Oameni disperați alergau neputincioși încolo și încoace pe punți. Bărbați și femei săreau în apă și încercau să înoate până la bărcile goale, răsturnate. A fost cea mai teribilă priveliște pe care am văzut-o vreodată. Era imposibil pentru mine să ajut în vreun fel. Aș fi putut să salvez doar câțiva. Și, apoi, crucișătorul care trecuse pe lângă noi nu era foarte departe și trebuia să fi recepționat semnalele care indicau naufragiul. M-am gândit că avea să apară curând. Scena era prea oribilă pentru a fi privită, și am dat ordine să intrăm în imersiune la 20 de metri și să plecăm de acolo.“[629]

În ultima sa notă din jurnalul de bord, referitoare la atac, de la ora 14:25, Schwieger a scris: „Indiferent de situație, mi-ar fi fost imposibil să trag o a doua torpilă în acea mulțime de oameni care se îmbulzeau, încercând să-și salveze viețile“.

Schwieger și-a condus submarinul către largul mării. Echipajul său jubila: distruseseră Lusitania, vaporul care simboliza superioritatea maritimă britanică.

---

[628] Thomas, Raiders of the Deep, p. 97.

[629] Schwieger, Jurnal de război. Acest pasaj pare să fie atât de diferit de ceva ce ar fi scris Walther Schwieger, încât i-a determinat pe unii experți în materie de Lusitania să se întrebe dacă el sau altcineva nu modificase cumva jurnalul, în urma acestei întâmplări de pomină. Întrucât se află în

jurnal, iar eu nu sunt nicidecum în măsură să știu cu siguranță dacă el chiar a modificat jurnalul, pentru a-și îmbunătăți reputația viitoare în ochii istoriei, îl citez aici.

LUSITANIA: O MICĂ ARMATĂ

Convins, de-acum, că nava urma să se scufunde, Charles Lauriat s-a întors în cabina lui de la capătul din față al Punții B, ca să salveze ce se mai putea din bunurile sale. În timp ce înainta de-a lungul coridorului, descoperea dovezi palpabile care indicau cât de mult se înclinase nava, de fapt. Podeaua era înclinată în asemenea măsură, încât era imposibil să mergi, fără să calci și pe perete.[630] Mărimea stânjenitoare a vestei sale de salvare îi încurca și mai mult înaintarea. A trecut pe lângă cabine cu ușile deschise, ale căror hublouri oferiseră cândva priveliști asupra cerului și orizontului, dar acum erau înclinate în jos și prin ele se vedea numai apa întunecată de umbra cocii aplecate. Singura lumină de pe coridor era o licărire argintie, care se mișca de colo-colo, sursa ei fiind lumina soarelui reflectată de marea de dincolo de umbra navei. Lauriat a fost uimit să vadă că multe dintre hublouri erau deschise.

Camera sa era ca o cutie neagră. Și-a găsit chibriturile și s-a folosit de ele ca să-și găsească pașaportul și alte lucruri pe care spera să le salveze. Și-a luat servieta din piele în care se găsea Povestea de Crăciun a lui Dickens, dar a lăsat desenele lui Thackeray în cutia cu pantofi. S-a întors în grabă pe punte, care acum se apropiase și mai mult de apă.

O barcă de salvare, în care se aflau femei și copii, plutea chiar lângă puntea lui, la tribord, fără să fi fost încă eliberată de parâmele care o legau de gruiele de pe puntea bărcilor de deasupra. Era barca numărul 7. Lauriat și-a dat seama că trebuia să acționeze cineva, și încă repede, altminteri vasul ar fi tras barca de salvare sub el. S-a urcat în barcă și și-a pus servieta pe fundul ei, apoi a încercat să elibereze pupa. Prora a rămas legată. Un alt bărbat, însoțitor de bord, se străduia s-o elibereze, tăind parâma cu un briceag. „Vaporul se scufunda încontinuu și rapid,“ – își amintea Lauriat – „iar imaginea înfricoșătorului coș care se înclina deasupra noastră nu făcea decât să sporească sentimentul de groază al oamenilor din barcă.“[631]

Faptul de a fi fost atât de aproape de cocă te făcea să înțelegi cât de mare era cu adevărat Lusitania. Arthur Mitchell, agentul companiei de biciclete Raleigh, care ceruse ca pasagerii să facă exerciții de utilizare a bărcilor de salvare, se afla în barca numărul 15, a patra din spatele celei în care se afla Lauriat. Acesta declara: „Niciodată n-ar fi putut cineva să conștientizeze dimensiunile navei atât de bine ca în acest moment, când puntea ei uriașă trona deasupra noastră, iar enormele ei coșuri, clar vizibile pe fundalul cerului, scoteau un fum care aproape că-i orbea pe oamenii din bărcile din jurul ei“[632].

Nava continua să se miște, dar se scufunda repede, puntea coborând vizibil. Lauriat stătea în barca de salvare, intenționând să se ducă în față, ca să ajute la prora.[633] Brațul curbat al unei grui care cobora l-a lovit din spate și l-a dărâmat. S-a ridicat, de astă dată fiind atent la gruie, și a mers înainte, pășind de pe o banchetă pe alta și croindu-și drum cu forța prin mulțimea de pasageri.

Barca părea să fie plină de vâsle – „un număr infinit“, a scris el. A călcat pe una. Aceasta s-a rostogolit. El a căzut.

Când Lauriat s-a ridicat în picioare, gruia din față, de-acum parțial scufundată, apăsa pe prora bărcii de salvare și pupa ei se înălța. Era ca și cum nava își întinsese o mână cu gheare către barca de salvare, pentru a o trage la fund. Nu se putea face nimic. Lauriat a pășit din barcă în apă. I-a îndemnat pe ceilalți din barcă să facă la fel, însă puțini au făcut-o. Gruia a înhățat barca de salvare și a întors-o către navă, înspre punte, apoi a tras-o sub apă, cu tot cu femeile și copiii și Povestea lui Dickens, care rămăsese la bord.

Constructorul de nave Samuel Knox a dat peste Paul Crompton, bărbatul din Philadelphia care mergea în Anglia cu soția și cei șase copii. Crompton adunase patru dintre copii și încerca să pună o vestă de salvare pe cel mai mic dintre ei, care era „doar un bebeluș“, a zis Knox. Una dintre fetele mai mari ale lui Crompton nu putea să-și aranjeze vesta cum trebuia. Fără să

pară îngrijorată, l-a rugat pe Knox: „Îmi arătați, vă rog, în ce fel să aranjez asta?“[634] Knox a ajutat-o. Fata i-a mulțumit.

Norah Bretherton, femeia din Los Angeles care fugise ca să-și salveze fetița de un an și jumătate, Betty, lăsându-l pe fiul ei de trei ani să doarmă, între timp, în cabină, a urcat cu copilul pe o scară înțesată de pasageri.[635] Pur și simplu, i-a pus fetița în brațe unui străin care trecea pe acolo, un bărbat, apoi s-a întors să-și ia fiul.

Pe scările din interior, nu era nimeni. A alergat. Ieșea fum din podelele coridorului, și chiar din cabină. L-a înșfăcat pe băiat, Paul, și l-a dus pe sus până pe Puntea B, la tribord, care în momentul respectiv era înclinată atât de abrupt, încât o altă femeie, care ținea și ea în brațe un băiețel, a alunecat pe lângă ea, pe punte, pe spate.

Bretherton a ajuns la o barcă de salvare aflată în plin proces de coborâre. Un pasager i-a spus că nu putea să se urce, că barca era prea plină, dar un prieten de-al ei, aflat deja în barcă, i-a convins pe ceilalți pasageri să-i îngăduie și ei să urce la bord.

Bretherton habar n-avea unde era fetița ei. În drum spre barca de salvare, îl văzuse pe bărbatul căruia-i dăduse copilul, dar acela nu mai ținea pe nimeni în brațe.

Theodate Pope se străduia să iasă la suprafață, dar un anumit obstacol o împingea la fund. Ceva din lemn. Înghițise apă sărată.

„Am deschis ochii,“ – scria ea – „și prin apa verde am văzut de ce anume mă loveam: după toate aparențele, era fundul și chila uneia dintre bărcile vasului.“[636] Era sigură că moartea i se apropia și „m-am încredințat în gând purtării de grijă a lui Dumnezeu – o rugăciune fără cuvinte“. Apoi, ceva a lovit-o și și-a pierdut cunoștința.

S-a trezit plutind, ținută la suprafață de vesta de salvare. Timp de câteva clipe, tot ce a văzut era cenușiu. Membre ale unor oameni ieșiți din minți o înghionteau. Se auzeau țipete și strigăte.

A început să vadă iarăși în culori. Un bărbat, „înnebunit de frică“, a apucat-o de umeri. Nu avea vestă de salvare. Greutatea lui o împingea în jos.

„Ah, te rog, nu!“, i-a spus. Pe urmă, ea și bărbatul s-au scufundat în apă. Theodate a leșinat din nou.

Când și-a recăpătat cunoștința, bărbatul dispăruse, iar ea plutea. Era soare și un cer azuriu. Nava trecuse mult de ea și încă mai avansa. Bărbații și femeile purtați de curent pe mare erau împrăștiați pe o suprafață mai mare decât înainte – și mai tăcuți. Unii erau vii, unii, în mod clar, morți. Dintr-o rană de pe fruntea unui bărbat curgea sânge.

O vâslă plutea în apropiere. Vesta de salvare o ținea la suprafață, dar tot s-a întins după vâslă și și-a pus piciorul drept peste paletă. Și-a înălțat capul, ca să verifice dacă veneau ajutoare, însă n-a văzut nimic. „Apoi, m-am scufundat la loc, foarte ușurată în conștiința mea, și am decis că era prea oribil ca să fie adevărat, că visam, și iarăși mi-am pierdut cunoștința.“

Altundeva pe mare, un spirit înrudit era purtat de valuri – Mary Popham Lobb, cetățeană britanică și spiritistă de pe insula St. Vincent, din Marea Caraibelor. Pentru ea, perioada petrecută în apă avea ceva mistic și emoționant. S-a trezit că era purtată de curent din ce în ce mai departe de masa densă de trupuri și bucăți de navă, lăsate în urmă de vasul care se îndepărta ușor. Țipetele supraviețuitorilor se auzeau tot mai stins, la fel ca zgomotul vâslelor și strigătele bărbaților din bărci.

Renunțase la orice speranță de a fi salvată și și-a spus că sosise momentul să treacă la cele veșnice, însă o altă voce, dinlăuntru, îi spunea: nu, nu era momentul ei. „Pescărușii îmi zburau pe deasupra capului“ – a scris ea ulterior – „și-mi aduc aminte că am remarcat frumusețea umbrelor albastre pe care marea le proiecta în sus, întunecându-le penajurile albe: erau fericiți și plini de viață și m-au făcut să mă simt foarte singură; gândurile mele s-au

îndreptau către familia care abia aștepta să mă vadă și care, la momentul respectiv, lua ceaiul în grădină. Gândul la durerea pe care aveau s-o resimtă era insuportabil; am simțit nevoia să plâng puțin.“[637]

Deoarece sărise fără vestă de salvare, Grace French s-a scufundat adânc în mare. „Se întuneca tot mai mult, până când totul a devenit calm și liniștit, și am crezut că trebuia să fi ajuns în rai“, a scris ea. „Apoi am văzut cum apa devenea tot mai luminoasă, până când am ieșit la suprafață și m-am agățat de o scândură, care m-a ajutat să mă mențin deasupra apei. Am simțit astfel că eram salvată; am înșfăcat o vestă de salvare, în care se afla un tânăr mort. Am plutit împreună o vreme, până când el a fost luat de un val mare.“[638]

Dwight Harris s-a îndepărtat înot de navă. „Când am părăsit bordul vasului, nu aveam nici un sentiment de frică.“[639] Se simțea la fel de confortabil ca și când ar fi intrat într-o piscină – atât de calm era, încât, atunci când a dat peste o carte care plutea, a luat-o și a examinat-o.

Lusitania a trecut pe lângă el. „Am cuprins cu privirea întreaga lungime a navei și am văzut tot ce se întâmpla! – Prima barcă de salvare (de la tribord) era în apă, cu doar doi marinari în ea. Mi-au strigat să înot către ei, dar eu mi-am văzut de drum. Cea de-a doua barcă era suspendată și atârna drept în jos, dat fiind că parâmele de la un capăt se blocaseră; cea de-a treia și cea de-a patra erau pline cu oameni.“

A văzut că marea era de-acum la același nivel cu puntea de comandă. În timp ce nava trecea pe lângă el, pupa ei s-a ridicat în aer.

Pentru familia lui Joseph Frankum, din Birmingham, Anglia, care călătorea cu soția sa, fiica în vârstă de trei ani și doi fii, de cinci și șapte ani, aceste ultime momente au fost terifiante.[640] Frankum i-a adunat pe toți într-o barcă de salvare aflată la babord, lângă pupa. Barca mai atârna încă de

gruie, însă Frankum spera că avea să se desprindă și să plutească, atunci când apa ar fi ajuns la ea.

Punctată de erupții de fum negru, generate de exploziile succesive ale cazanelor de aburi, priveliștea care se înfățișa ochilor era una definită de haos și moarte. Presiunea crescândă a aerului în cocă făcea ca hublourile să se spargă, iar fisurile și orificiile să șuiere.

Însă, în mod straniu, se și cânta. Mai întâi Tipperary, apoi Rule, Britannia! A urmat Abide with Me, dar era atât de emoționant și atât de trist, încât femeile au început să plângă, iar cântăreții au trecut la Pull for the Shore și apoi au cântat încă odată Rule, Britannia!

Frankum a zis: „I-am tras și mai aproape de mine pe soția și pe copiii mei și i-am strâns cu forță în brațe“[641].

Margaret Mackworth a rămas pe navă, pe puntea bărcilor, lângă Dorothy Conner. Cumnatul lui Conner se afla undeva mai jos, căutând veste de salvare. Un calm straniu cuprinsese puntea. Oamenii se mișcau „încet și haotic“[642], își amintea Mackworth. „Te duceau cu gândul la un roi de albine care nu știau unde le dispăruse regina.“

Pentru o clipă, vasul a dat impresia că se îndrepta. S-a dus vorba că echipajul reușise, în sfârșit, să-i închidă pereții etanși de compartimentare și că pericolul de scufundare trecuse. Mackworth și Conner și-au strâns mâinile. „Ei bine, ți-ai luat porția de senzații tari, nu glumă“[643], a zis Mackworth.

„Nu mai vreau alta vreodată“, a zis Conner.

Cumnatul lui Conner s-a întors. Nu ajunsese la cabină din cauza apei de pe coridor, în schimb găsise veste în altă parte. Cei trei și le-au pus pe ei. Mackworth și-a desfăcut copca de la fustă, ca să-i fie mai ușor să pornească apoi înot, în cazul în care s-ar fi dovedit necesar.

Nava s-a înclinat din nou, mai abrupt decât înainte. Se scurseseră 17 minute de la impact. Au hotărât să sară. Ideea o îngrozea pe Mackworth. Se dojenea pentru faptul cu pricina, „spunându-mi cât de ridicolă eram să mă tem fizic de săritură, în condițiile în care ne aflam într-un pericol atât de mare“.

Conner și cumnatul ei s-au dus la balustradă. Mackworth ezita.

Conner a scris: „În astfel de momente, te apropii foarte mult de celălalt în trei minute și, chiar înainte de a sări, am apucat-o de mână și i-am strâns-o, încercând s-o încurajez“[644].

Dar Mackworth a rămas în urmă. Ultimele lucruri pe care le ținea minte erau apa care-i ajungea până la genunchi și vasul care se ducea la fund, trăgând-o și pe ea în jos.

Theodore și Belle Naish, cei doi soți din Kansas City, care cu doar câteva ore mai devreme admiraseră răsăritul de pe puntea cea mai de sus a navei, stăteau, de asemenea, lângă balustradă. Purtau veste de salvare și se țineau de braț, vorbind încet. Văzând cum o barcă de salvare îi aruncase în mare pe cei aflați în ea, nu mai încercau să se urce și ei în alta. Un membru al echipajului le-a spus: „E în regulă, mai plutește o oră“. Dar Belle nu l-a crezut. Urmărise balustrada și linia orizontului. Își dădea seama, după modificarea poziției uneia în raport cu cealaltă, că nava se scufunda repede. A zis: „Într-un minut, ne ducem la fund“[645].

Și-a retras brațul din cel al lui Theodore, ca să nu-l tragă la fund. „Priveam apa, vorbeam unul cu celălalt; părea să aibă loc o mare cădere, cu un zgomot puternic și un sunet de ceva care se rupea, după care barca de salvare sau altceva s-a balansat deasupra capetelor noastre.“ Barca a atins-o și i-a râcâit pielea capului. Belle a întins un braț, ca să-l protejeze pe Theodore. O deplasare bruscă a punții a făcut ca apa să-i ajungă până la subsuori. „Ai fi zis că totul în univers se sfâșia și se rupea.“

Apoi, s-a scufundat adânc sub apă – după estimările ei, șase, până la nouă metri. S-a uitat în sus și a văzut albastrul strălucitor al cerului prin apă. „M-am gândit la cât de nemaipomenit de frumoase erau lumina soarelui și apa văzute din adânc“, scria ea. Nu-i era frică. „M-am gândit: Păi, e ca și cum aș fi în patul de puf al bunicii mele. Am dat din picioare și m-am ridicat mai repede.“[646]

S-a lovit cu capul de ceva și a continuat să se ciocnească de acel obiect. „Mi-am ridicat mâna dreaptă, am văzut cerul albastru și m-am trezit agățându-mă de marginea bărcii de salvare 22.“ Un bărbat și-a întins mâinile spre ea, ca s-o ajute. A fost atât de recunoscătoare, încât l-a rugat să-și scrie numele pe talpa interioară a pantofului ei, „ca nu cumva să-l uit, în contextul celor ce urmau să se întâmple“.

Numele era Hertz, de la Douglas Hertz, un tânăr care se întorcea în Anglia, ca să se înroleze în regimentul din sudul comitatului Lancashire, după ce locuise o vreme la Saint Louis. Scufundarea încoronase o perioadă nefastă pentru Hertz. În 1913, își pierduse soția într-un accident de tren, care avusese loc în luna lor de miere; în același an, mama lui murise într-un incendiu în casă.[647]

Belle nu-l vedea nicăieri pe soțul ei.

După ce a ajutat la lansarea unei bărci de la tribord, cea cu numărul 13, marinarul Leslie Morton s-a dus să ajute la lansarea unei a doua bărci, aflate de asemenea la tribord.[648] Sub îndrumarea unui ofițer inferior, el și un alt marinar s-au străduit din răsputeri să ajute pasagerii să treacă peste spațiul gol dintre vapor și barcă. Unghiul final de înclinare, potrivit estimărilor lui Morton, era de 30 de grade. Șaizeci de pasageri au reușit să treacă. Întrebat mai târziu cum fusese realizată această performanță, Morton a răspuns: „Când ai de ales între a sări un metru și jumătate sau doi metri și să te înec cu siguranță, e surprinzător să afli cât de al naibii de bine pot sări chiar și oameni bătrâni“[649].

Morton s-a ocupat de palanele de la pupa, în timp ce ofițerul inferior conducea operațiunea. Nava se mișca în continuare cu patru sau cinci noduri. Oamenii au coborât barca de salvare până la punctul la care chila ei era chiar la suprafața apei, apoi, în conformitate cu procedurile prevăzute exact pentru acest tip de circumstanțe, au dat drumul treptat la parâme, pentru ca barca să alunece înapoi când ar fi atins apa.

A plutit înapoi o lungime de barcă. Palanele și mișcarea înainte a vasului au făcut ca barca să nu poată înainta, pentru că se ciocnea de coca lui. Morton tocmai se pregătea să coboare pe parâmele de la pupa, ca să elibereze barca de salvare, când un grup de oameni mai puțini experimentați – Morton s-a gândit că era posibil să fi fost însoțitori de bord sau chelneri – au început să coboare următoarea barcă din spate și n-au mai putut să-i controleze coborârea. Barca a căzut nouă metri, aterizând peste barca lui Morton și pasagerii din ea.

Nu era timp „de pierdut nici cu groaza, nici cu compătimirea“[650], scria Morton. S-a uitat după fratele lui, în mijlocul unui haos tot mai mare, „căci, pe punte, mulți oameni nu mai reușeau să se țină și alunecau și cădeau peste bord, iar zgomotul devenea din ce în ce mai puternic, asemenea unui crescendo, în condițiile în care sutele și sutele de oameni începeau să își dea seama că vaporul nu doar că se scufunda foarte repede, dar se scufunda, cel mai probabil, prea repede pentru ca ei toți să poată scăpa“.

L-a găsit pe fratele său la o altă barcă de salvare și l-a ajutat s-o lase în jos. Apoi, frații au coborât și au eliberat palanele și au folosit cârligele bărcii ca să încerce să împingă barca de salvare, astfel încât s-o îndepărteze de cocă. Pasagerii nu voiau să se îndepărteze de navă. Se țineau strâns de diverse parâme și de balustradele punții, fiind stăpâniți – scria Morton – „de convingerea greșită c-ar fi fost mai în siguranță dacă se agățau de vasul acela mare, decât dacă-și încredințau viețile unei mici bărci de salvare“[651]. Puntea Lusitaniei cobora în apă într-un ritm constant.

Ceva se prinsese de copastia bărcii de salvare și a început s-o încline spre coca navei. „În mod evident, trecuse timpul eroismului,“ – a scris Morton – „și fratele meu a strigat cât a putut de tare: Cad peste bord, Gertie!“[652]

Frații și-au făcut cu mâna unul altuia, după care au sărit amândoi în mare. Nici unul dintre ei nu purta vestă de salvare.

Morton scria: „Când am căzut în apă, și e straniu la ce se gândește cineva într-o situație stresantă, mi-am amintit brusc că fratele meu nu fusese niciodată în stare să înoate“.

Morton a ieșit la suprafață și s-a uitat după fratele lui, dar, „văzând aglomerarea de trupuri, femei și copii, scaune de punte, colaci de salvare, bărci de salvare și orice lucru care putea fi descris în jurul meu, combinate cu cele nici mai mult, nici mai puțin de 35 000 de tone ale Lusitaniei, care-mi suflau foarte puternic în ceafă și, una peste alta, se aflau prea aproape de mine, pentru ca situația să fie pe gustul meu“[653] – a început să înoate. Din greu.

A privit înapoi. Două imagini i s-au imprimat în memorie: una, a unei bărci pliabile alunecând de pe navă, încă învelită în husa ei protectoare; cealaltă, a căpitanului Turner în uniformă de paradă, aflat încă pe punte, când a început scufundarea finală a Lusitaniei.

Înotând, Lauriat s-a îndepărtat de navă – sau credea el că se îndepărtase.[654] S-a întors ca să vadă clipele ei finale. Prora era scufundată și aluneca tot mai adânc în mare; pupa era ridicată mult în aer. Atât de pronunțată devenise înclinarea de la tribord, încât pasagerii puteau să stea în picioare doar proptindu-se de balustrada tribordului, unde se strânseseră câte trei sau patru, pe grupuri, într-un lung șir care se întindea în sus spre pupa. Un alt martor a numit acea înșiruire de oameni „o mică armată“. Dacă mai nutrea cineva speranța că Lusitania nu avea să se scufunde, acea speranță pierise acum.

Pasagerii aflați în spate, înspre pupa, și, deci, la o înălțime mai mare, priveau cum cei din celălalt capăt al rândului nu mai erau în stare să se țină de balustradă. Cei care purtau veste de salvare pluteau, ca și cum s-ar fi ridicat prin levitație de pe punte; cei mulți fără veste încercau să înoate sau dispăreau din vedere, scufundându-se.

Ofițerul de rangul trei Bestic, aflat încă la bord, a simțit cum nava făcea „o mișcare bruscă aparte“ și a privit în jos de pe punte. „Un val care înghițea tot și care nu era diferit de un val mare, bun de surfing, îndreptându-se spre o plajă, năvălea pe puntea bărcilor, acoperind pasageri, bărci și tot ce-i stătea în cale“, scria el. Un vaiet general s-a ridicat din piepturile celor pe care-i înghițea: „Țipătul acela îngrozitor era compus din toată disperarea, groaza și durerea a sute de suflete care treceau în eternitate“[655].

În timp ce Robert Kay, băiatul cu pojar, și mama lui însărcinată se străduiau să urce pe puntea bărcilor, sunetele care indicau zarva de deasupra deveneau din ce în ce mai clare.[656] Ieșiți la suprafață, s-au trezit într-o îmbulzeală de oameni care urcau spre pupa, ca să scape de apa care năvălea pe punte. Robert a văzut oameni care săreau de pe balustrade.

Nava continua să se miște; pupa i se ridica tot mai sus. Mama sa îl ținea strâns în brațe. Apoi, marea a părut să fi făcut un salt înainte și mama lui a dispărut. Au fost despărțiți; el a fost aruncat într-o vâltoare. Vaporul a dispărut.

Mai târziu, un pasager a relatat că văzuse o femeie născând în apă. Ideea c-ar fi putut fi mama lui avea să-l bântuie pe băiat tot restul vieții.

În timp ce Charles Lauriat privea cum Lusitania trecea de el și se scufunda, ceva l-a lovit cu o forță teribilă în cap. Orice ar fi fost lucrul respectiv, acesta i-a lunecat în spate pe umerii vestei de salvare și s-a prins acolo, trăgându-l la fund. „Nu puteam să-mi imaginez ce aterizase pe mine din cer“, scria el. „N-aș fi fost atât de surprins nici dacă submarinul s-ar fi ridicat și m-aș fi trezit pe el, dar m-a surprins să mă trăsnească așa ceva din senin.“[657]

Și-a întors capul și a văzut că obiectul care-l agățase era un cablu întins între cele două catarge ale navei. Aceea, și-a dat seama Lauriat, era antena

radio a Lusitaniei. A încercat să se descotorosească de ea, dar n-a reușit. Cablul l-a întors cu capul în jos și-l împingea tot mai adânc sub apă.

---

[630] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, pp. 14, 78.

[631] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 17.

[632] Declarația d-lui A.J. Mitchell, 14 mai 1915, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[633] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, pp. 82–83.

[634] Relatare din ziar, „Knox Describes Lusitania's End" („Knox descrie sfârșitul Lusitaniei"), oferită de Mike Poirier, citată în Kalafus et al., Lest We Forget.

[635] Declarația Norei Bretherton (fără dată), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[636] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[637] Kalafus et al., Lest We Forget.

[638] Relatarea lui Grace French, în Lennox Herald, mai 1975, obținută prin amabilitatea lui Mike Poirier.

[639] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[640] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[641] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[642] Mackworth, This Was My World, p. 244.

[643] Mackworth, This Was My World, p. 244.

[644] Relatarea lui Dorothy Conner, obținută prin amabilitatea lui Mike Poirier.

[645] „Statement of Mrs. Theodore Naish“ („Declarația d-nei Theodore Naish“), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187, p. 2 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[646] „Statement of Mrs. Theodore Naish“ („Declarația d-nei Theodore Naish“), în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 187, p. 3 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[647] Detalii oferite de Mike Poirier.

[648] Mărturie a lui Leslie Morton, 16 iunie 1915, în „Investigation“, alineatul 495. Morton scrie că această barcă era numărul 13, dar expertul în materie de Lusitania Mike Poirier sugerează că este posibil ca Morton să fi greșit, ca barca să fi fost, de fapt, numărul 9.

[649] Morton, The Long Wake, p. 105.

[650] Morton, The Long Wake, p. 106.

[651] Morton, The Long Wake, p. 107.

[652] Morton, The Long Wake, p. 107.

[653] Morton, The Long Wake, p. 107.

[654] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 18.

[655] The Irish Independent, 7 mai 1955.

[656] Relatarea lui Robert Kay, obținută prin amabilitatea lui Mike Poirier.

[657] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, pp. 20–21, 85.

TELEGRAMĂ

VINERI,

7 MAI 1915

ORA 14:26

„S.O.S.[658] DE PE LUSITANIA. CREDEM CĂ SUNTEM ÎN LARGUL CAPULUI KINSALE. ULTIMA POZIȚIE: 10 MILE MARINE DE KINSALE. VENIȚI IMEDIAT. ÎNCLINARE MARE ULTERIOR. VENIȚI CÂT MAI REPEDE. RUGĂM.“[659]

---

[658] S.O.S. este semnalul recunoscut internațional, în transmisiunile telegrafice, pentru primejdia în care se află o navă sau un echipaj. El a fost utilizat pentru prima oară în 1909. Combinația de litere a fost aleasă pentru că este ușor de ținut minte – trei puncte, trei linii, trei puncte – și poate reprezenta prescurtarea formulelor: Save Our Ship („Salvați vasul nostru“), Save Our Souls („Salvați sufletele noastre“) sau Send Out Succour („Trimiteți ajutor“). (n. trad.)

[659] Registrul „Subs“ („Submarine“), 7 mai 1915, ora 14:26, în Arhivele Amiralității, ADM 137/4101 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); și în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

LUSITANIA: SFÂRȘITUL UNEI REGINE

Numai șase dintre cele 22 de bărci de salvare convenționale ale Lusitaniei au reușit să se îndepărteze, înainte să aibă loc scufundarea finală a vaporului; o a șaptea, de la tribord, a ajuns pe apă, dar fără un dop de importanță crucială. Barca s-a umplut cu apă și s-a scufundat.

Pasagerii care săriseră deja de pe vas au înotat ca să se îndepărteze cât mai mult cu putință, temându-se că scufundarea lui avea să genereze un vârtej care să-i tragă și pe ei la fund. Acest lucru nu s-a întâmplat, cu toate că trei pasageri au trăit un fenomen asemănător. Margaret Gwyer, o tânără proaspăt căsătorită din Saskatoon, Canada, a fost absorbită într-unul dintre coșurile largi de 7,5 metri ale navei.[660] Câteva momente mai târziu, o erupție de aburi venită de sub ea a catapultat-o înapoi afară, vie, dar neagră de funingine. Alți doi pasageri au însoțit-o în coș – Harold Taylor, de 21 de ani, de asemenea proaspăt căsătorit, și inspectorul de poliție din Liverpool, William Pierpoint. Și ei au ieșit la suprafață vii, cu fețele și corpurile înnegrite.[661]

Pe măsură ce prora navei se afunda, pupa i se înălța, descoperind cele patru gigantice elice, cu strălucirea lor aurie în lumina soarelui. Lusitania se afla deja la două mile marine de locul unde fusese torpilată și la circa 12 mile marine de Capul Vechi de la Kinsale. În aceste ultime clipe, unghiul de înclinare de la tribord s-a redus până la doar vreo cinci grade, apa umplând și restul navei.

Marinarul Morton s-a întors pe spate și a privit. A văzut pasageri luați de apă de pe punte și sute de alți pasageri străduindu-se să urce spre pupa. Lusitania s-a înclinat din nou la tribord și, alunecând, a dispărut din vedere, printr-o „afundare lentă, aproape maiestuoasă, cu prora înainte, la un unghi de aproximativ 45 sau 50 de grade“[662].

Plutind la o distanță bună în urma vaporului, cu centura lui de salvare de la Wanamaker's, Dwight Harris a privit cum vasul „a plonjat înainte, ca o lamă de cuțit care pătrundea în apă – coșuri, catarge, bărci etc., toate făcându-se bucăți și căzând care încotro. O masă enormă de fier, lemn, aburi și apă! Și, cel mai rău dintre toate, acestei mase i se adăugau trupurile oamenilor! – O imensă bulbuceală turbionară albă-verzuie s-a format acolo unde nava s-a dus la fund, o masă de sfărâmături de vas și de oameni care se zbăteau! Bulbuceala s-a făcut din ce în ce mai mare și, din fericire, a ajuns la numai vreo 30 de metri de mine, aducând cu ea sfărâmături de vas.“[663]

Această mișcare a reprezentat o caracteristică neobișnuită a scufundării navei, în privința căreia au comentat mulți supraviețuitori. Marea s-a ridicat asemenea unui platou de apă, care s-a răspândit în toate direcțiile, aducând cu sine trupuri și o mulțime de sfărâmături de vas, însoțită de un sunet straniu.

Charles Lauriat a ieșit la suprafață tocmai când Lusitania dispărea. Dând tare din picioare, el a reușit, cumva, să se elibereze de cablul de antenă. „În timp ce nava se scufunda,“ – scria Lauriat – „nu-mi dădeam seama că auzeam țipete; mai degrabă, era un geamăt lung, persistent, care s-a ridicat și a ținut multe clipe, după ce vasul a dispărut.“ Lauriat a fost luat de val. „Masa de resturi rezultate din naufragiu era imensă“, a scris el. „Pe lângă oamenii aduși odată cu ea, erau scaune de punte, vâsle, cutii, și nu mai pot să-mi amintesc ce altceva. Știu doar că, într-un moment, te trezeai prins între obiecte mari și, în momentul următor, erai sub apă.“[664]

Nenumărate suflete se zbăteau în marea din jurul lui. Nu putea face nimic mai mult decât să împingă o vâslă sau vreun alt obiect plutitor, lăsat în urmă de naufragiul navei, în direcția lor. Mulți pasageri purtau haine groase; femeile purtau straturi multiple de îmbrăcăminte – corsete, camizole, jupe, bluze, blănuri –, și toate acestea se îmbibau rapid de apă și deveneau foarte grele. Pasagerii fără veste de salvare se scufundau. Îmbrăcămintea complicată a copiilor și a sugarilor îi trăgea, de asemenea, la fund.

Una dintre cele mai tulburătoare imagini relatate de supraviețuitori era cea a sutelor de mâini fluturate deasupra apei, implorând ajutor. Însă, curând, s-a făcut liniște. Supraviețuitorii au relatat că au zărit o dâră de fum a unui vapor către sud, însă acel vapor nu s-a apropiat de locul naufragiului. Se scurseseră 18 minute de la impactul torpilei.

Pescărușii veniseră acum și se deplasau printre corpurile plutitoare.

Căpitanul Turner era tot pe puntea de comandă, în timp ce puntea de navigație se scufunda. În zare, marea era de un albastru licăritor, dar, în apropiere, era verde și limpede. Soarele, care pătrundea prin straturile superioare ale apei, înfățișa vederii vopseaua și piesele din alamă ale punții, în timp ce aceasta se scufunda.

Timonierul Hugh Johnston l-a văzut pe Turner pe pasarelă, deplasându-se de la babord la tribord și înapoi, purtând o vestă de salvare, dar, altminteri, nefăcând nici o încercare de a evita soarta obișnuită a unui căpitan de vapor. Johnston a spus, mai târziu, că „nu întâlnise niciodată pe cineva atât de «stăpân pe sine»“[665], precum căpitanul Turner.

La momentul respectiv, nava se mișca în continuare, dar încet, cu un siaj plin de rămășițe ale naufragiului și cadavre, care se întindea în urma ei, alimentat de sutele de bărbați, femei și copii care, întâmplător sau de frică, rămăseseră pe vapor. Se întindeau în urma navei precum nodurile din coada unui zmeu.

La ora 14:33, stația radio de la Capul Vechi de la Kinsale a trimis Amiralității un mesaj format din două cuvinte: „Lusitania scufundată“[666].

Observatorii de la Capul Vechi văzuseră cum se petrecuse totul. Un mare vapor, care era prezent, la un moment dat, și care în momentul următor nu mai era, lăsa în urmă ceea ce de la distanță se înfățișa ca o mare albastră și pustie.

Ceasul de buzunar al căpitanului Turner, care, în cele din urmă, avea să ajungă într-un muzeu din Liverpool, se oprise la ora 14:36:15.

---

[660] Morton, The Long Wake, p. 108.

[661] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 87; Morton, The Long Wake, p. 108.

[662] Morton, The Long Wake, p. 108; pentru mai multe informații, vezi Ballard, Exploring the Lusitania, p. 10.

[663] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[664] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, pp. 85-87.

[665] Scrisoare a lui Hugh Johnston către Adolf Hoehling, 25 septembrie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[666] Telegramă de la Capul Kinsale către Amiralitate, 7 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

TOATE PUNCTELE: ZVON

Consulatul american de la Queenstown, Irlanda, era localizat într-un apartament cu vedere către port, aflat deasupra unui bar. În spatele clădirii, se înălța marea turlă a catedralei St. Colman, care domina, prin statura ei, orice alt edificiu din oraș. În acea după-amiază, consulul Wesley Frost se afla la serviciu, unde-și revizuia raportul anual referitor la condițiile comerciale din mai multe comitate irlandeze, când, la ora 14:30, viceconsulul său a urcat scările tropăind, ca să-i raporteze un zvon care se răspândea cu repeziciune, potrivit căruia un submarin atacase Lusitania.

Frost s-a dus la ferestre[667] și a văzut o neobișnuită și bruscă creștere a activității în portul aflat dedesubt. Toate vasele, de toate dimensiunile, păreau să plece, inclusiv marele crucișător Juno, care sosise doar cu puțin timp în urmă. Frost a numărat în total 24 de ambarcațiuni.

S-a dus la telefonul său și a sunat la biroul amiralului Charles Henry Coke, ofițerul naval cu cel mai înalt grad din Queenstown. A vorbit cu secretarul amiralului. Frost, alegându-și cuvintele cu grijă, nedorind să lase impresia unuia prostit de o farsă făcută de careva, a zis: „Aud că este un fel de zvon răspândit de toată lumea, c-ar fi fost atacată Lusitania“[668].

Secretarul i-a răspuns: „Este adevărat, domnule Frost. Ne temem că s-a scufundat.“

Frost asculta năucit, în timp ce secretarul îi povestea despre mesajele S.O.S. și despre relatările martorilor oculari de la Capul Kinsale, care confirmau dispariția navei.

După ce a pus receptorul înapoi în furcă, Frost a mers de colo-colo prin birou[669], încercând să proceseze mental ceea ce se întâmplase și gândindu-se ce anume urma să facă. I-a telegrafiat vestea lui Page, ambasadorul american la Londra.

Amiralul Coke trimisese toate ambarcațiunile de salvare la care putea să apeleze, inclusiv crucișătorul Juno, și înștiințase prin telegraf Amiralitatea că făcuse acest lucru.

Juno era cea mai rapidă navă disponibilă. Queenstown era situat la 24 de mile marine distanță de locul indicat drept cel unde se petrecuse atacul. Majoritatea vaselor mai mici ar fi fost norocoase dacă ar fi parcurs acea distanță în trei sau patru ore; dată fiind atmosfera calmă, ambarcațiunilor cu pânze le-ar fi luat chiar mai mult. Vasul Juno, însă, capabil să atingă o viteză de 18 noduri, putea să facă acest lucru în ceva mai mult de o oră. Echipajul s-a mișcat în mare grabă și, în scurt timp, bătrânul crucișător era pe drum.

Însă Amiralitatea a trimis rapid un răspuns: „Urgent: Chemați înapoi Juno.“[670] Ordinul era un rezultat direct al dezastrului suferit de crucișătoarele Aboukir, Cressy și Hogue: nici o navă mare de război nu avea voie să se ducă în ajutorul victimelor atacului unui submarin. Riscul ca submarinul să se afle în continuare în zonă, așteptând să scufunde nave care veneau în ajutor, era prea mare.

După toate aparențele, Coke a avut propriile îndoieli, căci a ordonat ca Juno să se întoarcă în port, chiar înainte să sosească mesajul Amiralității. Însă motivul deciziei sale de a chema nava înapoi nu s-a armonizat cu cel din spatele deciziei Amiralității. După ce l-a trimis pe Juno, a explicat el, „am primit o telegramă care afirma că Lusitania se scufundase. Întrucât necesitatea trimiterii lui Juno nu mai era o urgență, l-am chemat înapoi.“[671]

Această logică era curioasă, căci, având sute de pasageri și membri ai echipajului acum în voia valurilor, într-o apă de 13 grade Celsius, „urgența“ era, din contră, mult mai mare. Această logică demonstra importanța acordată de Amiralitate protejării navelor sale mari de război, precum și faptul că Amiralitatea învățase lecția dură oferită de scufundarea crucișătorului Aboukir, aceea de a nu mai sări niciodată în ajutorul victimelor unor atacuri ale submarinelor.

La Londra, la ora patru în acea după-amiază, ambasadorul Statelor Unite, Walter H. Page, a aflat pentru prima dată că Lusitania fusese atacată și scufundată, dar, ca un ecou sinistru al dezastrului suferit de Titanic, rapoartele inițiale indicau și că toți pasagerii și membrii echipajului fuseseră salvați. Din moment ce nu se pierduseră vieți omenești, nu păreau să existe prea multe motive pentru a anula o cină festivă, pe care ambasadorul și soția lui o programaseră pentru acea seară, în onoarea emisarului personal al președintelui Wilson, colonelul House.

Când Page a ajuns acasă, la ora șapte seara, veștile primite de la Queenstown deveniseră mai sumbre, dar atunci era deja prea târziu ca să mai contramandeze cina. Oaspeții sosiseră și nu vorbeau decât despre scufundare. Telefonul suna fără oprire. Fiecare telefon aducea relatări proaspete din partea personalului ambasadei lui Page, care îi erau transmise ambasadorului pe bilețele mici din hârtie galbenă.[672] Le-a citit pe toate cu voce tare invitaților săi. În ritm constant, veștile deveneau din ce în ce mai cumplite, până când le-a fost clar tuturor că era vorba de un dezastru de proporții istorice. Invitații vorbeau încet și dezbăteau potențialele consecințe.

Colonelul House le-a spus celor adunați acolo: „Vom fi în război cu Germania în cel mult o lună“[673].

În acea dimineață, la New York, unde ora era cu mult în urma celei de la Londra, Jack Lawrence, reporterul care se ocupa de știrile despre vapoare pentru ziarul The New York Evening Mail[674], s-a dus la un bar de pe strada Whitehall din sudul Manhattanului, bar frecventat de marinari, piloți care manevrau navele în port și alți oameni din acest mediu, și a comandat un gin daisy, pe care barmanul i l-a servit într-o cană de lut. Daisy era o formă degenerată a lui doozy. Lawrence a văzut un pilot de port, pe care-l cunoștea. Pilotul, care tocmai terminase de acostat un mic vas de mărfuri în portul Hoboken, din New Jersey, i-a sugerat să se mute amândoi la capătul

mai liniștit al barului, unde i-a spus lui Lawrence ceva ce auzise întâmplător în acea dimineață.

Pilotul i-a explicat că acostase cargoul chiar lângă Vaterland, marele transoceanic de linie german, arestat din motive de război. După ce coborâse de pe cargou, se dusese într-o cafenea din apropiere, care era plină cu membrii echipajului de pe Vaterland, cu toții evident bine-dispuși, bătându-se unii pe alții pe umeri și vorbind cu însuflețire în germană. O femeie care se ocupa de bar și care vorbea engleză și germană îi spusese pilotului că pe Vaterland tocmai se primise un mesaj radio, cum că Lusitania fusese torpilată în largul coastelor Irlandei și se scufundase rapid.

Lawrence și-a pus băutura deoparte și a părăsit barul. Birourile companiei Cunard erau la câțiva pași, pe strada State. De îndată ce a intrat, a tras concluzia că relatarea pilotului fusese falsă. Instituția funcționa la fel ca întotdeauna, cu mașini de scris care țăcăneau și pasageri care cumpărau bilete. Un angajat care-l cunoștea pe Lawrence a comentat cu privire la vreme. Reporterul și-a văzut de drum mai departe și a urcat niște scări până la etajul următor, unde a intrat neanunțat în biroul lui Charles Sumner, directorul de la New York al companiei Cunard. Covorul gros de pe podeaua lui Sumner a estompat zgomotul pe care l-a făcut la intrare.

Sumner era un bărbat înalt, care se îmbrăca bine și purta întotdeauna o garoafă albă la rever. „De cum l-am văzut, mi-am dat seama că ceva nu era în regulă“, își amintea Lawrence. „Era prăbușit peste birou. Părea complet distrus.“ Lawrence s-a apropiat și a văzut două telegrame pe biroul lui Sumner, una codificată, cealaltă, se pare, o copie decodificată. A citit-o peste umărul lui Sumner.

Acesta și-a ridicat privirile. „S-a dus“, a zis, icnind mai degrabă decât vorbind. „Au torpilat Lusitania.“ Mesajul spunea că nava se scufundase în 15 minute (cu toate că, mai târziu, în urma revizuirii situației, s-a stabilit că se scufundase în 18 minute). Sumner nu-și făcea iluzii. „Mă îndoiesc să fi fost cineva salvat. Ce pot să fac eu, pentru numele lui Dumnezeu?!“

Lawrence a fost de acord să aștepte o oră, înainte de a-i comunica știrea redactorului-șef de la ziarul său. După un sfert de oră, vorbea deja la telefon. O asemenea știre era prea importantă pentru a nu o transmite.

Prima înștiințare a ajuns la președintele Wilson, la Washington, în jurul orei unu, tocmai când se pregătea să plece la partida lui zilnică de golf. Înștiințarea nu pomenea nimic de victime, dar el și-a anulat jocul oricum. A așteptat la Casa Albă, de unul singur, să sosească mai multe vești. La un moment dat, a plecat să se plimbe cu automobilul Pierce-Arrow – modul său testat și dovedit de a-și calma tensiunea interioară.

Ziua începuse cu vreme caldă și senină, dar seara deja ploua ușor. Wilson își luase cina acasă și tocmai terminase, când, la ora 19:55, a primit o telegramă de la consulul Frost din Queenstown, care-l avertiza, pentru prima oară, că, după toate probabilitățile, mulți dintre pasagerii Lusitaniei își pierduseră viața.

Drept urmare, Wilson a părăsit Casa Albă singur, fără să spună nimănui, și a făcut o plimbare prin ploaie. „Mergeam pe străzi ca să-mi adun gândurile“[675], i-a scris el mai târziu lui Edith Galt.

A traversat Piața Lafayette, trecând pe lângă statuia înconjurată de tunuri a lui Andrew Jackson călare pe un cal cabrat, apoi și-a continuat plimbarea pe Strada 16, înspre Dupont Circle, în cartierul lui Edith. A trecut pe lângă vânzătorii ambulanți de ediții speciale ale ziarelor din oraș, care conțineau deja relatări ale scufundării. Pe strada Corcoran, Wilson a luat-o la dreapta, apoi s-a întors pe Strada 15 către Casa Albă, unde s-a dus în biroul său.

La ora zece seara, au sosit cele mai proaste vești: o estimare că atacul asupra Lusitaniei provocase pierderea a nu mai puțin de 1 000 de vieți. Părea sigur că unii dintre morți erau americani. Lucrul de care Wilson se temuse cel mai mult se petrecuse.

În timp ce submarinul U-20 naviga spre vest, Schwieger a aruncat o ultimă privire înapoi prin periscop.

A scris în jurnalul său de război: „La pupa, în zare, niște bărci de salvare active; nu se mai vede nimic din Lusitania. Epava trebuie să se fi

scufundat.“[676] Locul pe care l-a indicat era la 14 mile marine de Capul Vechi de la Kinsale, 27 de mile marine de Queenstown, în ape cu o adâncime de 90 de metri, adică aproximativ 300 de picioare.

Ceea ce nu știa el era că, printre multele sale victime, se numărau și cei trei pasageri clandestini germani, arestați în prima dimineață a voiajului Lusitaniei. Bărbații rămaseseră încuiați în celula improvizată de la bordul navei.

---

[667] Am hotărât să introduc această notă, deoarece este exact genul de amănunt care-l face, probabil, pe cititor să se oprească un moment și să se întrebe: Hm, de unde știi că s-a dus la fereastră? Răspuns: pentru că așa ne spune el însuși; vezi Frost, German Submarine Warfare, p. 187.

[668] Frost, German Submarine Warfare, p. 188.

[669] Din nou, știm acest lucru pentru că ne spune Frost însuși: „Am petrecut probabil zece sau 15 minute mergând de colo-colo prin birou“; vezi Frost, German Submarine Warfare, p. 188.

[670] Telegramă a Amiralității către oficiul naval de la Queenstown, 7 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

[671] Scrisoare a vice-amiralului C.H. Coke către Amiralitate, 9 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[672] Hendrick, Life and Letters, vol. 2, pp. 1–2.

[673] Hendrick, Life and Letters, vol. 2, p. 2.

[674] Relatarea lui Jack Lawrence, inclusiv dialogul, apare în Lawrence, When the Ships Came In, pp. 134–139.

[675] Cooper, Woodrow Wilson, p. 286.

[676] Schwiegen, Jurnal de război.

LUSITANIA: ÎN VOIA VALURILOR

O vestă de salvare nu garanta supraviețuirea. Mulți dintre cei care au sărit în apă își puseseră vestele incorect și au ajuns în situația în care se luptau să-și mențină capul deasupra apei. Lupta n-a durat mult: în curând, supraviețuitorii care se echipaseră așa cum trebuia s-au trezit înotând printre corpuri răsturnate, în poziții pe care posesorii lor le-ar fi considerat umilitoare. Un marinar voinic, E.S. Heighway, scria, oarecum exagerând: „Cu ochii mei am văzut, după ce dispăruse nava, sute de bărbați și de femei morți în apă, cu centurile de salvare pe ei“[677].

Pe copii – pe cei care nu s-au înecat imediat – i-a răpus hipotermia.[678] Apa de 13 grade nu era nici pe departe la fel de rece precum cea pe care o suportaseră pasagerii Titanicului, dar era îndeajuns de rece pentru a coborî temperatura corpului oamenilor, și mari, și mici, până la niveluri periculoase. O scădere a temperaturii interne a corpului cu doar 1,5 sau 2 grade sub temperatura normală, aflată între 37 și 35 de grade Celsius, era suficientă pentru a ucide un om în timp. Pasagerii din apă au descoperit că părțile inferioare ale trupurilor le amorțiseră în doar câteva minute, cu tot soarele cald de deasupra. Cei care purtau haine pe sub vestele de salvare erau într-o situație mai bună decât cei care se dezbrăcaseră, căci hainele și alte veșminte care țineau cald, cu toate că se udaseră, ofereau izolare pentru inimă. Oamenii slabi sau bătrâni, femeile și copiii, în special bebelușii, au pierdut căldură corporală cel mai repede, la fel cum a pierdut orice pasager care băuse vin sau ceva mai tare la masa de prânz. Odată cu apariția hipotermiei, cei din apă începeau să tremure rău; pe măsură ce pericolul creștea, se domolea tremuratul. Cu o temperatură a apei de 13 grade, era de așteptat ca adulții să ajungă la epuizare și la pierderea cunoștinței într-o oră sau două; apoi, pielea căpăta o paloare gri-albastruie, trupul devenea rigid, iar pulsul scădea până la ritmuri aproape imperceptibile. Moartea urma curând.

Dwight Harris a înotat înspre o barcă de salvare întoarsă cu fundul în sus. „Nenumăratele cadavre care pluteau în apă reprezentau cel mai înfricoșător lucru dintre toate!“[679], a scris el. „Bărbați, femei și copii. A trebuit să dau unul sau două trupuri la o parte, ca să ajung la barca de salvare!“

În drumul său către barcă, a dat peste un băiețel, Percy Richards, care-și striga tatăl. „Am înotat până la el și i-am spus să nu mai plângă, și să se țină de gulerul meu, ceea ce a făcut. Cel mai curajos băiețel pe care l-am văzut vreodată!“

Harris a tras copilul cu el până la barca răsturnată și l-a împins pe coca ei. Aproape epuizat de efort, s-a urcat după el. „Abia puteam să mă mișc, mâinile și picioarele îmi erau foarte reci! – Trebuie să fi stat în apă în jur de o jumătate de oră, poate chiar trei sferturi.“

A reperat una dintre bărcile pliabile ale navei, parțial umplută cu pasageri, al cărei echipaj era format din doi marinari. A strigat la ei. În curând, barca a fost suficient de aproape, pentru ca Harris și băiatul să se urce la bord. Marinarii au mai adunat încă 12 supraviețuitori, dar a trebuit să-i lase pe alții în apă, deoarece barca pliabilă era pe punctul de a se scufunda. „Strigătele de ajutor ale celor din apă erau din cale-afară de groaznice!“[680], scria Harris.

Nu se vedea nicăieri nici o navă.

În timp ce Lusitania se scufunda, Margaret Mackworth a fost trasă și ea la fund. Apa din jurul ei părea neagră, și a cuprins-o frica de a nu se încurca printre resturile naufragiului. S-a speriat când ceva i s-a agățat de mână, dar apoi și-a dat seama că era vesta de salvare pe care o păstrase pentru tatăl ei. A înghițit apă de mare.

A ieșit la suprafață și s-a apucat de capătul unei scânduri. Inițial, și-a imaginat că numai aceasta o făcea să plutească, dar apoi și-a adus aminte că purta vestă de salvare. „Când am ieșit la suprafață, mi-am dat seama că făceam parte dintr-o insulă mare, rotundă, plutitoare, formată din oameni și

resturi de tot felul, rezultate din naufragiu, toate acestea fiind atât de apropiate, încât, la început, nu se vedea prea multă apă între ele. Oameni, bărci, cotețe de păsări, scaune, plute, scânduri și Dumnezeu mai știe ce altceva, toate plutind la un loc.“[681]

Oamenii se rugau și strigau după ajutor. Ea se ținea de scândura ei, în ciuda vestei de salvare. A văzut una dintre bărcile de pe vas și a încercat să înoate către ea, însă nici n-a vrut să dea drumul scândurii și astfel a înaintat foarte puțin. A încetat să mai înoate. A devenit mai calmă și s-a lăsat pe spate cu vesta ei de salvare. Se simțea „un pic năucă și destul de ametită și de absentă“[682], dar nu-i era frică în mod deosebit: „Când Moartea este atât de aproape, cum era în acel moment, nu ai parte de crâncena agonie a fricii; situația este prea copleșitoare și năucitoare pentru așa ceva“.

La un moment dat, a crezut că era posibil să fie deja moartă: „Privind în jur, la soare, și la cerul albastru-deschis, și la marea liniștită, mă întrebam dacă nu cumva chiar ajunsesem în rai, fără să știu – și speram sincer că nu“.

Îi era foarte frig. În timp ce era purtată de valuri, s-a gândit la un mod prin care puteau fi îmbunătățite vestele de salvare. Fiecare vestă, și-a propus ea în gând, ar trebui să includă o sticluță de cloroform, „astfel încât să poți să-l inhalezi și să-ți pierzi cunoștința când îți dorești“[683]. În curând, această problemă i-a fost rezolvată de hipotermie.

Charles Lauriat a înotat până la una dintre bărcile pliabile ale Lusitaniei, care plutea în apropiere. Era cea pe care marinarul Morton o văzuse căzând de pe vas. Morton a înotat și el către ea, la fel cum a făcut și constructorul de nave Fred Gauntlett. Morton o va numi apoi „o oază în deșertul de trupuri fără viață“[684].

Cei trei bărbați i-au dat prelata la o parte. Alți supraviețuitori s-au cățărat la bord. Laturile prelatei și banchetele ar fi trebuit să fie ridicate și fixate în pozițiile lor, dar, întrucât foarte mulți oameni îngroziți de moarte se agățau acum de barca pliabilă, operațiunea devenise dificilă. „Adunam oameni din

apă și încercam, în același timp, să ridicăm acele banchete“, spunea Gauntlett. „Aproape toată lumea care venea la bord se prăbușea pe ele și era practic imposibil să le faci să funcționeze cum trebuia. Nu puteam să le ridicăm suficient de sus, ca să aranjăm componentele la locurile lor, astfel încât să și rămână așa.“[685]

Au încercat să-i convingă pe oameni să nu se mai țină de marginea bărcii pliabile o vreme, astfel încât banchetele să poată fi ridicate, „dar acest lucru era imposibil“, a zis Lauriat. „Niciodată n-am auzit un strigăt de disperare mai sfâșietor, decât atunci când am încercat să-i spun unuia dintre ei că asta încercam să facem.“[686]

I-au așezat pe supraviețuitori pe fundul bărcii. Spre regretul său de mai târziu, Lauriat s-a enervat pe un om care părea că nu avea de gând să se mute de pe locul său. Într-un mod „destul de dur“, i-a spus să se ridice. Bărbatul a privit în sus și a zis: „M-aș ridica, prietene; dar știi, mi-am rupt un picior și nu mă pot mișca foarte repede“[687].

Cu mari eforturi, au reușit să ridice banchetele și laturile atașate ale prelatei, dar numai parțial. Au îndesat bucăți de lemn în mecanism, ca să le fixeze în poziția potrivită.

Barca pliabilă nu avea vâsle în ea, dar oamenii au găsit cinci care pluteau în apropiere. Lauriat a folosit una pentru cârmit, în timp ce Gauntlett, Morton și alți doi pasageri vâsleau. Lauriat ghida barca pliabilă printre rămășițele naufragiului și cadavre, căutând alți supraviețuitori. Pescărușii, cu sutele, se roteau pe deasupra și plonjau. Era uimitor să vezi în apa mării bărbați și femei care purtau în continuare costumele și rochiile de la masa de prânz. Bărbații l-au scos din apă pe Samuel Knox, constructorul naval din Philadelphia, care stătuse la masă cu Gauntlett. Au dat peste o femeie care părea să fie africană. Marinarul Morton a înotat până la ea, ca s-o aducă înapoi la barcă.[688] Era Margaret Gwyer, femeia care fusese absorbită într-unul dintre coșuri și ejectată mai apoi. Lauriat a descris-o ca fiind o „temporar negresă“: „Hainele erau aproape rupte pe sărmana femeie și nu exista nici un locșor alb pe ea cu excepția dinților și a albului ochilor“[689].

Ea și-a revenit repede și a înviorat atmosfera la bord cu optimismul și buna ei dispoziție și cu „felul inteligent în care vorbea“, după cum scria Lauriat.

Barca era aproape plină, când Lauriat a cârmit-o printr-o aglomerare densă de resturi plutitoare, lăsate în urmă de naufragiu. „Am auzit o voce de femeie spunând pe un ton firesc, de parcă ar fi cerut încă o felie de pâine cu unt: «Nu mă luați și pe mine? Problema-i că nu știu să înot.»“[690] Lauriat și-a întors privirea și a văzut capul unei femei, care ieșea din mijlocul resturilor rămase în urma naufragiului, cu un păr lung, întins peste obiectele din jurul ei. Era înghesuită atât de strâns, încât nu-și putea ridica brațele. Chiar și așa, „zâmbea cu jumătate de gură“ – își amintea Lauriat – „și mesteca tacticos gumă“.

Bărbații au ajutat-o să se urce în barcă și au pornit vâslind spre farul de pe Capul Vechi de la Kinsale, aflat la o distanță de 12 mile marine.

Deși scufundarea se petrecuse foarte aproape de coasta irlandeză, nu se vedea încă nici un semn că se apropia vreun salvator. Pasagerii aflați în apă s-au împăcat cu situația lor în varii moduri. Reverendul Henry Wood Simpson, din Rossland, Columbia Britanică, se încredințase pe sine în mâinile Domnului și, din când în când, repeta una dintre frazele sale preferate: „Vino, Duhule Sfânt, și luminează sufletele noastre“[691]. Spunea mai târziu că știa că avea să supraviețuiască – „Este o poveste prea lungă, să vă spun cum de am știut“ – și că acest lucru îi dădea un sentiment de liniște chiar și atunci când, la un moment dat, se aflase sub apă, întrebându-se: „Dar dacă nu mai ies la suprafață?“

A ieșit, însă, la suprafață. Vesta de salvare îl menținea într-o poziție confortabilă „și stăteam pe spate, zâmbind la cerul albastru și la norii albi, și nici nu înghițisem prea multă apă de mare“. Pentru el, aceste momente petrecute în apă au fost aproape frumoase – dacă nu punea la socoteală femeia moartă care a plutit lângă el o vreme. „Mi s-a părut o poziție foarte confortabilă“ – spunea el – „și am stat așa câtva timp, foarte fericit.“

A tras corpul femeii peste o barcă pliabilă răsturnată și l-a așezat pe coca ei, apoi a înotat spre o altă barcă pliabilă, aceasta din urmă așezată corect și ocupată de supraviețuitori. Erau cadavre și pe această barcă pliabilă. Un inginer de pe navă a început să cânte un imn – „Slavă lui Dumnezeu, de la care se revarsă toate binecuvântările“, își amintea Simpson, care a observat: „Am cântat cu toții, cu foarte mult suflet“. Dar, când s-a sfârșit cântecul, nimeni n-a încercat să mai cânte altul. „Apoi doar am așteptat, sperând că reușiseră să solicite ajutor prin radio, înainte ca vaporul să se scufunde. Atmosfera era, din fericire pentru noi, de un calm splendid, căci foarte puțin ar fi trebuit ca să ne ia apa. Eram într-o situație mai bună decât oamenii care pluteau pe scânduri sau care erau ținuți la suprafață de centurile de salvare, sau decât cei din barca din apropiere, pe jumătate scufundată în apă și care se tot răsturna.“

Un delfin – Simpson l-a numit „un delfin uriaș“ – a ieșit la suprafață „și se juca pe lângă noi, înălțându-se cu pielea lui neagră strălucitoare și arătându-și pentru o clipă aripioara triunghiulară“.

A trecut o oră, apoi două ore. Marea a rămas liniștită; lumina după-amiezii și-a schimbat nuanța. „Era un apus frumos,“ – își amintea Simpson – „și totul era foarte calm și liniștit.“

Supraviețuitorii au fost purtați de valuri timp de trei ore – în apă, în bărci, pe obiecte și resturi ale naufragiului –, sperând că salvatorii erau pe drum. Dacă ar fi sosit crucișătorul Juno, așteptarea ar fi fost mult mai scurtă, iar șansele de supraviețuire, mult mai mari. Însă Amiralitatea își făcea un calcul nemilos și, într-adevăr, nimeni nu știa dacă submarinul se mai afla în apropiere sau nu. Unii pasageri pretindeau că văzuseră un periscop după ce Lusitania se scufundase și se temeau că submarinul putea fi chiar în acel moment printre ei. După cum scria un supraviețuitor, „chiar mă așteptam ca submarinul să se ridice și să tragă în bărcile navei Lucy, ori să aștepte până când veneau navele de salvare și apoi să le scufunde“[69][2].

Primul semn de salvare a fost fumul de la orizont, după care au apărut o lungă și pestriță escadră de torpiloare, și traulere, și mici vase de pescuit,

acestea fiind mai dispensabile decât marele crucișător Juno. Au venit navele: Brock, Bradford, Bluebell, Sarba, Heron, Indian Empire, Julia, Flying Fish, Stormcock și Warrior.[693] La Queenstown, suspansul creștea. Nici una dintre aceste nave nu avea radio, scria consulul Frost: „Nu se putea ști nimic, până nu se întorceau“[694]

Odată ce o barcă de salvare era golită, marinarii aflați la bord vâsleau înapoi, ca să mai caute alți supraviețuitori, însă, pe măsură ce seara se lăsa, recuperarea cadavrelor a început s-o depășească numeric pe cea a sufletelor vii. Ultimul vas care a sosit era o barcă de salvare de coastă, Kezia Gwilt, cu un echipaj de 15 oameni. În mod obișnuit, marinarii ar fi întins pânzele pentru a face acel voiaj, dar vântul era atât de slab, încât și-au dat seama că puteau să acopere distanța mai repede vâslind. Așa au și făcut – vreo 14 mile marine.

„Am făcut tot ce-am putut ca să ajungem la locul naufragiului, dar ne-a luat cel puțin trei ore și jumătate de tras la vâsle din greu, pentru ca, în cele din urmă, să ajungem atât de târziu, încât singurul lucru pe care-l mai puteam face a fost să adunăm cadavre“, a scris reverendul William Forde, cel care comanda barca de salvare. Acolo, în lumina acelui superb apus, treceau printre rămășițele naufragiului. „Priveliștea era înfiorătoare,“ – scria Forde – „marea era presărată cu trupuri care pluteau în toate direcțiile, unele dintre ele cu centuri de salvare pe ele, altele ținându-se de resturi plutitoare, peste tot moarte.“[695]

Lauriat și cei din barca lui pliabilă au vâslit două mile marine, până când au dat de un mic velier de pescuit, căruia în acele ape i se spunea pescador.

În timp ce se apropiau de vas, Margaret Gwyer, care încă era acoperită cu funingine, l-a văzut pe soțul ei stând la balustrada vasului și l-a strigat.[696] Fața lui, a scris Lauriat, era „complet lipsită de orice fel de expresie“. Nu avea nici cea mai vagă idee cine putea fi acea tânără înnegrită.

A recunoscut-o abia când barca pliabilă ajunsese chiar sub balustrada pescadorului și a putut s-o privească direct în față. A izbucnit în plâns.

Era de-acum ora șase seara. Lauriat a numărat supraviețuitorii pe care el și camarazii săi îi adunaseră de-a lungul drumului: 32. Alți 50 de supraviețuitori se aflau deja la bordul pescadorului. Înainte să se urce și el, Lauriat a luat unul dintre suporții de vâslă ai bărcii pliabile și l-a băgat în buzunar, ca să-l aibă ca suvenir.

O oră mai târziu, el și ceilalți au fost transferați pe o navă cu zbaturi, Flying Fish, care a pornit spre Queenstown. Supraviețuitorii s-au îngrămădit în camera motoarelor, pentru căldura de acolo. Printre ei și Ogden Hammond, dezvoltatorul imobiliar din New Jersey. Nimeni nu-i văzuse soția. Căldura era minunată și, „nu după mult timp," – a relatat Arthur Mitchell, agentul companiei de biciclete Raleigh – „se cântau cântece, fapt care indica nu doar o stare de gratitudine, ci chiar una de veselie"[697].

La bord, se aflau și un număr de cadavre: un băiat de cinci ani, pe nume Dean Winston Hodges; doi băieți neidentificați, care aveau în jur de doi și șase ani; și trupul uneia dintre fetele care-l ajutaseră pe marinarul Morton să vopsească o barcă de salvare, Gwendolyn Allan, în vârstă de 15 ani.

Dwight Harris a vâslit, ajutând astfel la deplasarea bărcii sale pliabile spre o ambarcațiune cu pânze, aflată la o depărtare destul de mare. Înaintarea era lentă și dificilă. O altă barcă de salvare a ajuns acolo prima și a descărcat o mulțime de supraviețuitori și de cadavre, apoi a venit înapoi după Harris și tovarășii săi de suferință și i-a dus și pe ei la bordul ambarcațiunii cu pânze. Apoi au fost transferați cu toții pe o dragă de mine, denumită Indian Empire, al cărei echipaj a petrecut următoarele câteva ore căutând supraviețuitori și cadavre. Când a pornit înapoi spre Queenstown, după ora șapte seara, draga ducea cu ea 170 de supraviețuitori și numeroși morți.

La bordul ei, băiețelul pe care Harris îl salvase și-a găsit acum tatăl, mama și fratele – vii și teferi. Surioara lui nou-născută, Dora, dispăruse.

Theodate Pope s-a trezit având în fața ochilor imaginea unui foc ce ardea. Un foc mic, într-o sobă. Nu-și amintea nimic de scufundare. A văzut o pereche de picioare în pantaloni, apoi a auzit un bărbat spunând: „E conștientă“[698]. În ciuda căldurii de la sobă, trupul îi era scuturat de frisoane.

Se afla în cabina căpitanului de pe o navă denumită Julia. O altă supraviețuitoare de la bord, Belle Naish, i-a povestit mai târziu Theodatei cum ajunsese acolo. Membri ai echipajului o ridicaseră la bord, folosind cângi. Crezând că era moartă, o lăsaseră pe punte, printre alte trupuri recuperate. Naish și Theodate se împrieteniseră în timpul călătoriei și, când Naish o văzuse pe Theodate zăcând acolo, îi atinsese trupul și simțise o urmă de viață. Strigase după ajutor. Doi bărbați începuseră să încerce să o resusciteze pe Theodate. Unul folosise un cuțit de tăiat carne din bucătăria navei ca să-i taie straturile de îmbrăcăminte ude. Se ocupaseră de ea timp de două ore, până când ajunseseră la convingerea că o resuscitaseră – cu toate că ea rămăsese inconștientă. O vânătaie sângerie îi înconjura ochiul drept.

Însoțitorul Theodatei, Edwin Friend, sau servitoarea ei, Emily Robinson, nu erau de găsit nicăieri.

---

[677] Scrisoare a lui E.S. Heighway către doamna Prichard, 25 iunie 1915 (arhiva personală Prichard).

[678] Pentru o prezentare a hipotermiei, vezi Weinberg, Hypothermia.

[679] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[680] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[681] Mackworth, This Was My World, p. 246.

[682] Mackworth, This Was My World, p. 247.

[683] Mackworth, This Was My World, p. 248.

[684] Morton, The Long Wake, p. 108.

[685] Mărturie a lui Frederic J. Gauntlett, în Petiție a Companiei de Navigație Cunard, 15 aprilie 1918, p. 123 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – New York).

[686] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 25.

[687] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 40.

[688] Morton, The Long Wake, pp. 108–109.

[689] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 29.

[690] Lauriat, The Lusitania's Last Voyage, p. 29.

[691] Relatarea lui Henry Wood Simpson, „Saved from the Lusitania" („Salvat de pe Lusitania"), în Church Family, 4 mai 1915 (obținută prin amabilitatea lui Mike Poirier).

[692] Mersey, Report on the Loss of the Falaba (Raport despre pierderea vasului Falaba), p. 1 (relatarea lui George Bilbrough).

[693] Vezi o listă cu navele care au participat la efortul de salvare, inclusă în scrisoarea viceamiralului C.H. Coke către Amiralitate, 9 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[694] Frost, German Submarine Warfare, p. 191.

[695] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, pp. 25–26.

[696] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 34.

[697] „Statement of Mr. A.J. Mitchell“, 14 mai 1915, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[698] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

U-20: LOVITURĂ LA PLECARE

Ulterior, o femeie care pretindea că era logodnica lui Schwieger i-a spus reporterului unui ziar că, în urma atacului împotriva Lusitaniei, Schwieger rămăsese profund zdruncinat. (Reporterul n-a divulgat numele femeii.) Când Schwieger a vizitat-o la Berlin, după întoarcerea lui la bază, ei nici nu îi trecuse prin minte, inițial, că el era cel care torpilase vaporul. „Singurul lucru la care ne gândeam era că una dintre cele mai rapide și mai mari nave englezești fusese scufundată și eram toți foarte bucuroși“[699], a zis ea. Însă Schwieger părea să nu împărtășească entuziasmul. „Bineînțeles, mama lui și eu am văzut imediat că i se întâmplase ceva îngrozitor. Era foarte răvășit, foarte tăcut și foarte… altfel.“

Schwieger i-a povestit despre atac. „Desigur, el nu auzea nimic, dar putea să vadă, iar acea tăcere deplină din submarin era mai rea decât dacă ar fi putut auzi țipetele. Și, desigur, era singurul din submarin care putea măcar să vadă. Nu a cutezat să înștiințeze pe nimeni altcineva din submarin despre ce anume se întâmpla.“[700] După atac, a dus submarinul direct înapoi în Germania, a zis logodnica lui. „Voia să se îndepărteze de ce făcuse. Voia să ajungă la țărm. Nu putea să mai torpileze o altă navă.“

Relatarea femeii, deși convingătoare, nu se potrivește cu ceea ce menționase Schwieger însuși în jurnalul său de război. Dacă a avut vreun sentiment de remușcare, căpitanul submarinului nu și l-a exprimat prin acțiunile sale.

La numai cinci minute după ce a aruncat ultima privire către Lusitania, Schwieger a reperat o navă mare cu aburi în față, care venea înspre el, și s-a pregătit să atace.[701] Ar fi trebuit să păstreze două torpile de rezervă pentru călătoria spre casă – în mod ideal, una la prora, una la pupa –, dar aceasta era o țintă irezistibilă, un petrolier de 9000 de tone. Schwieger a ordonat deplasarea înainte cu viteză maximă, pentru a poziționa submarinul U-20 în

fața vasului, cu pupa înainte, ca să poată folosi unul dintre cele două tuburi de la pupa. La ora 16:08, era pregătit. Poziția era perfectă: un unghi de 90 de grade format cu direcția de deplasare a țintei, la o distanță de 500 de metri, aproximativ o treime de milă marină, în linie dreaptă. „Condițiile pentru torpila noastră, foarte favorabile“, a scris în jurnalul său. „O ratare iese din discuție.“

A dat ordin să se tragă. Submarinul s-a cutremurat, când torpila și-a părăsit tubul. Schwieger a așteptat sunetul impactului.

A urmat o lungă tăcere. Pe măsură ce secundele se scurgeau, și-a dat seama că ceva nu mersese cum trebuia.

„Întrucât periscopul este imersat pentru câtva timp după ce torpila a fost lansată, îmi pare rău că trebuie să spun că nu am putut să constat ce fel de ratare a avut loc“, a scris el în jurnal. „Torpila a ieșit din tubul ei corect și fie nu s-a deplasat deloc, fie a plecat sub un unghi greșit“. Se îndoia că la bordul navei cu aburi cineva observase măcar ce se întâmplase.

Schwieger și-a reluat călătoria către casă. A ieșit la suprafață, ca să mărească viteza și să-și reîncarce acumulatorii. De pe castel, a văzut dârele de fum a cel puțin șase nave mari cu aburi, aflate în zare, venind înspre el și depărtându-se de el, dar nu a mai avut loc vreo tentativă de atac. Așa cum stăteau lucrurile, aceasta se dovedise a fi patrula sa cea mai încununată de succes. În cursul unui voiaj total de 3 006 mile marine, dintre care 250 pe sub apă, scufundase nave care însumau 42 331 de tone.

Vaporul asupra căruia trăsese Schwieger[702] era un petrolier britanic, Narragansett, care se îndrepta spre New Jersey, și, spre deosebire de ceea ce-și imagina el, toată lumea de la bord fusese cât se poate de conștientă de faptul că o torpilă care-și ratase milimetric ținta fusese trasă asupra navei. Prim-ofițerul reperase periscopul, și căpitanul, Charles Harwood, ordonase un viraj brusc și viteză maximă.

Harwood a raportat prin radio întâlnirea cu submarinul. În momentul atacului, răspundea S.O.S.-ului primit din partea Lusitaniei și gonea către

locul naufragiului, dar acum suspecta faptul că S.O.S.-ul fusese transmis chiar de submarin, cu scopul de a-l ademeni și pe el, și alți potențiali salvatori.

Telegrama sa, transmisă către Amiralitatea londoneză, unde se luau deciziile referitoare la război, spunea: „Înaintat cu cea mai mare viteză posibilă ora 15:45 văzut submarin aproximativ 200 metri față de partea noastră pupa tribord submarin lansat torpilă care trecut zece metri în spatele nostru manevrat nava și scăpat de pericol submarin văzut în spate zece minute mai târziu ora 16:00… Nici urmă de Lusitania credem că apelul este păcăleală.“[703]

Căpitanul Harwood a schimbat cursul și s-a îndepărtat de ultima localizare menționată a Lusitaniei.

---

[699] Hayden Talbot, „The Truth About the Lusitania“ („Adevărul despre Lusitania“), Answers, 8 noiembrie 1919, „Lusitania Various Papers“, în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[700] Aceasta e fraza care face ca relatarea ei să pară credibilă. Este un detaliu subtil, pe care numai marinarii de submarin îl înțelegeau – liniștea, deși prin periscoape nu vedeau decât foc și moarte.

[701] Schwieger, Jurnal de război.

[702] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, pp. 85, 147–148.

[703] Telegramă de la stația radio de pe promontoriul Lands End către supraveghetorul-șef, 7 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

LUSITANIA: PESCĂRUȘI

Vesta de salvare l-a făcut flotabil și l-a ridicat de pe puntea de comandă, însă coca, scufundându-se, îl trăgea la fund. „Întreaga navă părea să-mi fie smulsă de sub picioare de o mână gigantică“[704], a zis Turner. Când a revenit la suprafață, s-a trezit într-un arhipelag de distrugere și moarte. „Sute de trupuri erau prinse ca într-un vârtej printre obiectele și resturile naufragiului“, declara el. „Bărbați, femei și copii erau purtați de curent între scânduri, bărci de salvare și o adunătură de resturi de nedescris.“

Făcuse tot ce se putea, credea el, și acum un instinct de supraviețuire se aprinsese în el. A început să înoate. A recunoscut un alt om în apropiere, pe William Pierpoint, polițistul-detectiv din Liverpool. Deodată, Pierpoint a dispărut. La fel ca proaspăt căsătorita Margaret Gwyer, fusese absorbit într-un coș. „Am crezut că murise“[705], a zis Turner. Dar, odată cu o erupție de abur și aer șuierător, Pierpoint a țâșnit la suprafață din nou, corpul său fiind acoperit de un strat de funingine neagră și udă, care stătea lipită de el precum smalțul. În acel moment, a spus Turner, „Pierpoint a început să înoate către patria lui ca zece bărbați la un loc, atât era de speriat“.

Vasul tot înainta, cu o viteză de aproximativ patru noduri, după estimarea lui Turner. Dar, în timp ce privea, prora a lovit fundul – era sigur de acest lucru. „Am observat acest fapt, deoarece scufundarea cocii s-a oprit pentru câteva secunde, cu prora în aer, vibrând pe întreaga lungime de 244 de metri a navei, care apoi s-a dus la fund cu totul.“[706]

Era un moment straniu pentru un căpitan de vas. Cu 20 de minute mai devreme, Turner stătea pe puntea de comandă, căpitan al unuia dintre cele mai mari vase de linie cunoscute vreodată. Acum, îmbrăcat tot în uniformă, plutea în locul unde se aflase nava lui, pe o mare liniștită, sub un cer albastru splendid, neputând fi văzute nicăieri puntea, cabina sau coca, nici măcar înaltele catarge ale fostei Lusitania.

El și Pierpoint au înotat împreună. Turner a văzut corpurile unora dintre fochiștii navei plutind în apropiere, cu spatele în sus, în vestele de salvare – a numărat 40 în total. Pescărușii plonjau printre cadavre și supraviețuitori deopotrivă. Turner i-a spus mai târziu fiului său, Norman, că se afla în situația de a se apăra de atacurile păsărilor, care se năpusteau în picaj din cer și-și înfigeau ciocurile în ochii cadavrelor plutitoare. Salvatorii aveau să relateze că, oriunde vedeau spirale de peșcărești, știau c-ar fi găsit corpuri neînsuflețite. Potrivit lui Norman, în urma acestei experiențe, Turner a rămas cu o ură atât de intensă față de pescărești, „încât, până la ieșirea sa la pensie, a purtat la el o pușcă de calibru 22 și a împușcat toți peșcărușii pe care putea să-i împuște“[707].

Turner a petrecut în apă trei ore, până când a fost ridicat la bordul unei bărci de salvare și, mai târziu, transferat pe un trauler denumit Bluebell.

Prima amintire, pentru Margaret Mackworth, după ce-și pierduse cunoștința în mare, a fost aceea de a se trezi pe puntea traulerului Bluebell, dezbrăcată sub o pătură, cu dinții clănțănindu-i – „precum castanietele“, scria ea.

Un marinar s-a ivit deasupra ei și a zis: „Așa-i mai bine“[708].

Era ofuscată: „Aveam o vagă idee că se întâmplase ceva, dar credeam că mă aflam în continuare pe puntea Lusitaniei și eram vag iritată de faptul că un marinar necunoscut oarecare se ocupa de mine, în locul însoțitoarei mele de bord“.

Confuzia i s-a risipit când marinarul i-a adus ceai și i-a spus, ceva mai puțin cavalerește: „De la bun început v-am lăsat aici, crezând că erați moartă, și nu mai părea să aibă rost să ne spetim ducându-vă în cabină“.

Marinarul și alți doi au ajutat-o să coboare pe o punte inferioară, unde a cuprins-o, pe neașteptate, amețeala. „Căldura de jos era delicioasă,“ – scria ea – „aproape că te făcea să delirezi.“ Toți cei din jurul ei păreau „oarecum îmbătați de căldură și de lumină și de bucuria faptului că ne știam vii. Vorbeam cât puteam de tare și râdeam din plin.“

Margaret a recunoscut ciudățenia momentului, felul în care bucuria și tragedia se juxtapuneau. Iat-o acolo, îmbătată de desfătare, și, cu toate acestea, habar n-avea dacă tatăl ei mai trăia sau nu. O altă supraviețuitoare din cabină credea că soțul ei era mort. „S-ar fi zis că pierderea lui însemna, probabil, dezintegrarea întregii ei vieți“ – scria Mackworth – „și, totuși, în momentul respectiv, era plină de veselie, râzând cu poftă.“

Căpitanul Turner nu împărtășea buna-dispoziție. Stătea de unul singur, tăcut, în uniforma lui îmbibată cu apă.

Sub ochii Margaretei Mackworth, o femeie s-a apropiat de Turner și a început să-i vorbească despre pierderea copilului ei. Avea o voce slabă, aproape monotonă. Pusese băiatul într-o barcă pliabilă, a zis ea. Barca pliabilă se răsturnase apoi, și fiul ei dispăruse. În aceeași manieră imperturbabilă, i-a spus lui Turner că moartea fiului ei nu fusese necesară – că fusese provocată de lipsa de organizare și de disciplină în rândurile echipajului său.

Navele de salvare au ajuns la Queenstown cu mult după lăsarea întunericului. Flying Fish, cu Charles Lauriat la bord, a ajuns la ora 21:15, Bluebell – la 23. Cheiul era luminat de torțe cu gaz, care făceau negura serii palidă-aurie. Soldați, marinari și orășeni formaseră două șiruri, care se întindeau de la cheiul de debarcare până în oraș. Aplaudau, în timp ce supraviețuitorii soseau pe țărm.[709] Alți soldați așteptau în grupuri de câte patru, cu brancarde. Charles Lauriat ducea un bărbat în spate – cel cu piciorul rupt, căruia îi vorbise atât de nepoliticos.[710] S-a dovedit că era Leonard McMurray, iar acela era al doilea naufragiu al său. Supraviețuise scufundării, din 1909, a vasului Republic, al companiei White Star, în urma unei coliziuni în ceață cu un alt vas de linie.

Desenele lui Thackeray și Povestea de Crăciun a lui Dickens, pe care le avusese Lauriat cu el, se aflau acum undeva în adâncul Mării Irlandei. Lauriat i-a trimis soției sale o telegramă: „Am salvat fotografiile copilului. Au fost pentru mine un talisman.“[711]

Încheia astfel: „Regret orele de tensiune pe care a trebuit să le petreci“.

Margaret Mackworth a aflat la acostare că tatăl ei era viu. Avea pe ea doar o pătură și i-a cerut căpitanului navei Bluebell ace de siguranță, însă ideea c-ar fi putut exista, la bordul unei nave ca a lui, ace de siguranță l-a făcut să râdă în hohote. Un soldat i-a dat haina lui, o manta British Warm; căpitanul i-a dat papucii lui. Ea și-a strâns pătura în jurul mijlocului, ca să-și improvizeze o fustă.

L-a găsit pe tatăl ei așteptând-o la capătul cheiului.[712] Ușurarea și bucuria pe care le-a resimțit i-au reamintit acele momente din urmă cu o lună, când ajunsese la New York și-l văzuse la fel, pe chei. Numărându-se printre primii supraviețuitori care ajunseseră la Queenstown, el așteptase ore în șir, timp în care tot veniseră bărci, însă nici una dintre ele n-o aducea pe fiica lui. Cu fiecare sosire succesivă, numărul de morți de la bord părea să crească, în raport cu numărul de suflete vii. Un prieten a zis mai târziu că, mult timp după aceea, chipul tatălui ei păruse a îmbătrâni brusc.

Curajoasa tânără americancă Dorothy Conner, care stătuse la masă cu Margaret Mackworth și-și dorise niște „senzații tari“, a venit s-o vadă a doua zi dimineață, sâmbătă. Părea netulburată, își amintea Mackworth. „Era îmbrăcată tot cu haina și fusta frumos aranjate, din tweed cafeniu, pe care le purtase când am văzut-o sărind de pe punte, cu o zi înainte, și hainele erau atât de elegante și-i veneau așa de bine, de parcă tocmai le luase din magazin.“[713]

Dwight Harris a coborât pe uscat cu inelul său de logodnă și alte bijuterii atârnate în continuare la gât, și cu banii în buzunar. În acea noapte, a găsit un magazin care rămăsese deschis pentru supraviețuitori și și-a cumpărat un maiou, o pijama, șosete și papuci. A găsit o cameră la un hotel, pe care a împărțit-o cu alți șase bărbați, „și a băut o doză enormă de whisky înainte de culcare“[714]. Sâmbătă dimineața, și-a cumpărat costum, cămașă, guler, pelerină de ploaie și șapcă. În timp ce făcea cumpărăturile acestea, a observat un băiat de aproximativ 18 ani, care-l întreba pe negustor dacă putea să ia niște haine, deși nu avea bani să le plătească. Băiatul părea îndurerat. Harris s-a oferit să plătească. A aflat că băiatul își pierduse

mama. „Sărmanul băiat!“, i-a scris Harris propriei sale mame. „Îi mulțumesc lui Dumnezeu că nu ai fost și tu cu mine!!!“

Când a sosit Julia, vasul Theodatei Pope, un doctor a fost chemat la bord, ca s-o examineze. Împreună cu doi soldați, doctorul a ajutat-o să coboare pe chei și să se urce într-un automobil, apoi a însoțit-o până la un hotel. De îndată ce a ieșit din mașină, ea s-a prăbușit pe trotuar. Doctorul a ajutat-o să intre în hotel. „Am fost lăsată pe un divan, într-o cameră plină de bărbați îmbrăcați cu tot felul de veșminte stranii, în timp ce proprietara s-a grăbit să-mi aducă niște coniac“[715], a scris ea. Unul dintre bărbați era pasagerul englez, care, în acea zi, la masa de prânz, glumise spunând că spera să nu fie torpilat înainte de a-și termina înghețata. Acesta purta un halat de casă. Roz.

Theodate a băut coniac și a fost ajutată să ajungă într-o cameră. Avea fața umflată și lividă. A cerut să i se trimită mamei sale o telegramă cu un singur cuvânt: „Salvată“[716].

A încercat să doarmă. „Toată noaptea am tot așteptat să apară domnul Friend, căutându-mă“, a scris ea. „Toată noaptea, au tot intrat oameni în camerele noastre, aprinzând luminile cu zgomot, aducând copii pe care să-i identificăm, notându-și telegrame, înregistrându-ne numele pentru lista de supraviețuitori, etc. etc.“[717]

Însă domnul Friend n-a mai apărut niciodată, nici servitoarea Theodatei, domnișoara Robinson.

Turner a mers pe țărm, înfășurat într-o pătură. Și-a petrecut noaptea în casa unui bancher local. A doua zi dimineața, îmbrăcat cu aceeași uniformă, s-a dus la o plimbare. Își pierduse cascheta care făcea parte din echipamentul companiei Cunard și s-a oprit la un magazin de galanterie bărbătească, să-și cumpere ceva cu care s-o înlocuiască. O supraviețuitoare pe nume Beatrice Williams, care se aflase, de asemenea, la bordul navei Bluebell, l-a văzut și

a luat foc. „De pălărie te îngrijești, când atâția dintre noi am pierdut tot ce aveam. Ah, ar trebui să-ți fie rușine!“[718]

Un corespondent pentru ziarul New York World l-a întâlnit și el pe Turner în acea dimineață și i-a luat un scurt interviu. Într-o telegramă către redactorul său șef, reporterul a scris, despre căpitan, că „părea năucit“[719].

Reporterul l-a informat pe Turner că trupurile unui număr de americani fuseseră recuperate, inclusiv cel al producătorului de pe Broadway, Charles Frohman, cu care Turner vorbise în dimineața plecării vasului. Auzind acest lucru, Turner a lăsat impresia că se străduia să-și controleze emoțiile. Ochii i s-au umplut de lacrimi.[720]

---

[704] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 274.

[705] The New York Times, 21 noiembrie 1915.

[706] The New York Times, 21 noiembrie 1915.

[707] Scrisoare a lui Norman H. Turner către Adolf Hoehling, 18 septembrie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[708] Aici, dialogul apare așa cum este relatat de Mackworth, în This Was My World, pp. 248–249.

[709] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[710] Lauriat, The Lusitania’s Last Voyage, p. 41. Mike Poirier a oferit identitatea lui McMurray.

[711] The Boston Daily Globe, 11 mai 1915.

[712] Mackworth, This Was My World, p. 251.

[713] Mackworth, This Was My World, p. 254.

[714] Scrisoare a lui Dwight Harris către mama sa, 10 mai 1915 (arhiva personală Harris).

[715] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[716] Katz, Dearest of Geniuses, p. 120.

[717] Scrisoare a Theodatei Pope către Ada Brooks Pope, 28 iunie 1915 (arhiva personală Riddle).

[718] Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 161.

[719] Telegramă a lui Tuchy de la Londra către New York World, New York, 9 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

[720] Telegramă a lui Tuchy de la Londra către New York World, New York, 9 mai 1915, în Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

QUEENSTOWN: CEI DISPĂRUȚI

Din cei 1959 de pasageri și membri ai echipajului, care călătoreau la bordul Lusitaniei, numai 764 au supraviețuit; numărul total al deceselor a fost de 1195.[721] Cei trei pasageri clandestini germani au ridicat totalul la 1 198. Din 33 de bebeluși aflați la bord, numai șase au supraviețuit. Peste 600 de pasageri n-au fost găsiți niciodată. Printre morți, s-au numărat 123 de americani.

În general, familiile au aflat de moartea rudelor prin telegrame, dar unii fie au știut de pierderea lor, fie au simțit-o, chiar și atunci când nici o telegramă nu le-a adus vestea. Soți și soții promiseseră să scrie sau să telegrafieze, ca să anunțe că sosiseră în siguranță, însă nici scrisorile, nici telegramele n-au mai fost expediate. Pasageri care aranjaseră să stea la prietenii lor din Anglia și Irlanda n-au mai ajuns niciodată. Cele mai grave erau situațiile în care un pasager ar fi trebuit să se afle pe un alt vas, dar, dintr-un motiv sau altul, ajunsese, în cele din urmă, pe Lusitania, așa cum s-a întâmplat cu pasagerii Cameroniei, transferați pe Lusitania în ultimul moment. Printre cei transferați s-au aflat proaspăt căsătoriții Margaret și James Shineman din Oil City, Wyoming, care s-au trezit, dintr-odată, la bordul celei mai rapide și mai luxoase nave aflate în circulație, cu care aveau să călătorească în Scoția, pentru a vizita familia Margaretei. Vizita lor trebuia să fie o surpriză. Amândoi au murit. Dintre cei 42 de pasageri și membri ai echipajului transferați, doar 13 au supraviețuit, printre care și domnișoara Grace French, care a trecut prin toată încercarea cu aplomb.

A existat confuzia obișnuită care urmează după dezastre. Zile în șir, zeci de telegrame au zburat între birourile companiei Cunard de la Liverpool, Queenstown și New York.[722] Acestea transmiteau deopotrivă un sentiment de stare de urgență și de surpriză, ca și cum compania Cunard nu se așteptase niciodată să piardă una dintre navele ei mărețe și să fie nevoită efectiv să-și folosească registrele de pasageri ca să determine care era situația viilor și morților.

10 MAI: „GUY LEWIN CHIAR A CĂLĂTORIT CU LUSITANIA?“

10 MAI: „NUMELE CHARLES WARMEY APARE LA CLASA DOUA. SĂ FIE ACEL CHARLES WARING CARE NU APARE? – RĂSPUNDEȚI REPEDE.“

11 MAI: „F.A. TWIGG CHIAR S-A ÎMBARCAT PE LUSITANIA?“

11 MAI: „DAȚI-NE NUME COMPLETE DE BOTEZ ȘI CLASELE PENTRU TOȚI PASAGERII NUMIȚI ADAMS CARE AU CĂLĂTORIT CU LUSITANIA – FOARTE URGENT.“

Câțiva pasageri anunțați ca fiind morți erau, de fapt, vii, dar, cel mai adesea, cei anunțați ca fiind vii erau, de fapt, morți. „Menționarea domnului Bilicke drept supraviețuitor este eronată“, a scris consulul Statelor Unite, Frost, într-o telegramă lapidară către ambasadorul Page de la Londra. Despre un băiat de cinci ani, Dean Winston Hodges, s-a spus inițial că era în siguranță, dar apoi a venit o telegramă din partea companiei Cunard către biroul ei de la New York: „Regretăm, nici urmă de domnul Dean Winston Hodges“. S-a dovedit că trupul copilului se afla printre cele luate la bordul navei de salvare Flying Fish. Nume ale celor morți au fost ortografiate greșit, oferindu-se astfel momente de falsă speranță. Un bărbat identificat ca Fred Tyn era, de fapt, Fred Tyers, care murise; Teresa Desley era, de fapt, Teresa Feeley, care pierise împreună cu soțul ei, James. Erau două doamne Hammond. Una scăpase cu viață; cealaltă – soția lui Ogden – murise. Doi chelneri se numeau fiecare John Leach. Unul dintre ei a supraviețuit, celălalt nu. Un pasager mort numit Greenfield era, de fapt, Greenshields.

Diferențele de fus orar și comunicațiile lente au îngreunat și mai mult situația prietenilor și a rudelor. Cei care puteau suporta costurile au trimis telegrame la compania Cunard, cu descrieri detaliate ale celor dragi, mergând până la furnizarea numerelor de serie imprimate pe ceasurile lor, însă a fost nevoie de ore întregi pentru ca respectivele telegrame să fie primite, transcrise și expediate. În acele prime zile de după dezastru, mii de telegrame au inundat birourile companiei Cunard, care avea puține informații de oferit.

Morții adunați la Queenstown au fost puși în trei morgi improvizate, inclusiv una la primărie, unde au fost așezați unul lângă altul, pe podea. Oricând era cu putință, copiii erau așezați lângă mamele lor. Supraviețuitorii înaintau în șiruri lente, triste, căutându-și rudele pierdute.

Au existat și reuniuni ceva mai fericite.

Marinarul Leslie Morton și-a petrecut noaptea de vineri căutându-l pe fratele său, Cliff, pe listele cu supraviețuitori și în hotelurile din Queenstown, însă nu a dat de el sub nici o formă. A doua zi, dis-de-dimineață, i-a trimis o telegramă tatălui său: „M-am salvat, îl caut pe Cliff".[723] S-a dus la una dintre morgi. „Așezate în rânduri, de la un capăt la altul al încăperii, pe ambele părți, erau corpuri învelite și înfășurate în cearșafuri," – a scris el – „și un mare număr de oameni aflați în diferite stări de mâhnire și îndurerare mergeau pe la fiecare cadavru, dând la o parte cearșaful, ca să verifice dacă puteau identifica persoane dragi, care nu fuseseră găsite încă."

Morton și-a croit și el drum, ridicând cearșafuri. Tocmai când era pe punctul de a mai ridica unul, a văzut mâna unui alt căutător, întinzându-se către același cearșaf. Și-a întors privirea și l-a văzut pe fratele său. Reacția lor a fost cât se poate de calmă: „Hai noroc, Cliff, mă bucur să te văd", a zis Leslie. „Bucuros mai sunt să te văd, Gert", a zis Cliff. „Cred că e cazul să bem ceva pentru asta!"

Din fericire, tatăl lor nu fusese nevoit să petreacă prea mult timp făcându-și griji. Primise telegrame de la ambii săi băieți, fiecare dintre ei spunându-i că-l căuta pe celălalt. Ulterior, Leslie a aflat că telegramele sosiseră la un

interval de cinci minute, „astfel că tata a știut acasă, înaintea noastră, că eram teferi amândoi“.

În acea noapte, Leslie a băut primul său Guinness. „Nu pot să spun că m-am gândit mult la asta în acele zile, dar părea un mod foarte bun de a sărbători faptul că eram vii, că ne regăsiserăm și că eram în Irlanda.“

Navele de salvare au adus multe dintre cadavre, însă multe altele au fost recuperate din golfulețele și de pe plajele Irlandei, pe măsură ce marea le-a adus la țărm. Trupul unui bărbat a fost găsit pe o plajă, ținând strâns în brațe un fragment de barcă de salvare lung de un braț, care mai târziu avea să ajungă în arhivele Institutului Hoover de la Universitatea Stanford, pe lemn fiind încă vizibil numele Lusitania.[724]

Consulul Frost și-a asumat responsabilitatea de a se ocupa de morții de naționalitate americană. Trupurile „importante“, altfel spus, cele de la clasa întâi, au fost îmbălsămate pe cheltuiala guvernului Statelor Unite. „Exista o curioasă ștergere a distincțiilor sociale și mentale de către moarte, și adeseori credeam că un cadavru era important când era, de fapt, exact invers“[725], scria Frost. „Cea mai des întâlnită expresie era una de seninătate calmă, dar cu o nuanță de confuzie sau mâhnire, ca și cum un prieten de încredere jucase o festă, pe care victima n-o înțelesese încă.“ Trupurile neimportante au fost închise în sicrie de plumb, „astfel încât să poată fi returnate în America oricând s-ar fi dorit“.[726]

Compania Cunard a depus mari eforturi ca să numere, să fotografieze și să catalogheze trupurile recuperate. Corpul numărul 1[727] era cel al Catherinei Gill, o văduvă de 40 de ani; corpul numărul 91 era cel al comisarului-șef de bord McCubbin, pentru care aceasta ar fi fost ultima călătorie înainte de pensionare. Aproape toți cei decedați au fost fotografiați în sicrie, deși unul stătea în ceea ce părea să fie o roabă mare, iar un copil mic stătea pe o platformă improvizată. Încă își purtau hainele, costumele, rochiile și bijuteriile. O mamă și micuța ei fiică, probabil găsite împreună, împărțeau un sicriu. Mama era întoarsă spre fiica ei; copilul stătea culcat cu un braț

întins pe pieptul mamei sale. Arătau de parcă ar fi putut să se ridice din acel sicriu și să-și reia viața. Alții exprimau aceeași stare de liniște. Corpul numărul 59, un bărbat frumos, bine bărbierit, de vreo treizeci și ceva de ani, stătea întins, bine îmbrăcat, cu cămașă albă, vestă din tweed, cu papion cu buline și palton de culoare închisă. Texturile hainelor erau odihnitoare; nasturii de la palton erau strălucitori, ca și cum ar fi fost noi.

Aceste fotografii îi împing pe cei ce le văd să se gândească la ultimele momente. De exemplu, corpul numărul 165, o fată într-o rochie albă, cu partea de sus dantelată. Părul dat pe spate, gura deschisă ca și cum ar fi țipat, întreaga ei înfățișare era una care inspira frică și durere. Una dintre victime, identificată doar drept corpul numărul 109, era o femeie corpolentă, întinsă goală sub o pătură aspră, cu părul încă plin de nisip. Spre deosebire de toate celelalte corpuri din această colecție de fotografii, ochii ei erau strâns închiși. Avea obrajii umflați, buzele lipite strâns. Arăta ciudat, ca și cum încă și-ar fi ținut respirația.

Cea mai tulburătoare imagine era cea a corpului numărul 156, o fată de aproximativ trei ani, un pic bucălată, cu păr creț blond, purtând un pulover cu mâneci prea lungi. Tulburătoare era expresia copilei. Arăta speriată. Cineva îi pusese flori pe piept și pe lângă ea. Dar ea părea imposibil de liniștit. Stătea întinsă pe o placă de lemn, lângă ceea ce părea să fie o vestă de salvare. Avea o expresie de furie pură.

Consulului Frost i-a fost greu să-și alunge din gând imaginea tuturor acelor copii înecați. Avea el însuși o fată de vârstă fragedă. „La câteva săptămâni după dezastru, într-o noapte, la mine acasă, m-am dus într-un dormitor cu un chibrit aprins și am dat în mod neașteptat peste silueta propriei mele fetițe care dormea“, a scris el. Pentru o clipă, mintea i s-a întors brusc la imaginile pe care le văzuse în acele morgi. „Vă dau cuvântul meu de onoare că am sărit înapoi de parcă aș fi dat peste un șarpe.“[728]

Căutarea cadavrelor purtate încă de curent a continuat până în iunie, când compania Cunard i-a sugerat lui Frost că sosise timpul să pună capăt efortului. El a fost de acord. Căutarea a fost suspendată pe 4 iunie, dar

cadavrele au continuat să fie aduse la țărm pe parcursul unei mari părți a verii. Cu cât un cadavru era recuperat mai târziu, cu atât mai mare era numărul care i se atribuia, și cu atât mai proastă era starea în care se găsea. Doi bărbați au fost aduși de apă la mal, în comitatul Kerry, pe 14 și 15 iulie, la o distanță de vreo 200 de mile marine de locul unde se afla epava. Unul dintre ei purta haine de cleric și avea „dinți perfecți“, potrivit unui raport referitor la găsirea trupului, în care se specifica: „Mare parte din corp e putrezită“[729]. Cel de-al doilea nu avea cap, brațe, sau picioare, ci, asemenea unei creaturi marine cu tentacule, târa în urma lui un set complet de îmbrăcăminte – pantaloni din serj albastru, cămașă din flanelă în dungi albe și negre, maiou de lână, chiloți, bretele, o curea și un breloc cu șapte chei. Ca să încurajeze raportarea noilor cazuri de cadavre aduse la mal, compania Cunard a oferit o răsplată de o liră. Frost a oferit o liră în plus oricui recupera un cadavru despre care se dovedea că era al unui cetățean american.[730]

Pe 11 iulie 1915, a fost adus la mal, la Stradbally, în Irlanda, un american. Inițial, autoritățile au crezut că era o victimă a atacului împotriva Lusitaniei și l-au identificat drept corpul numărul 248. Dar nu fusese pasager pe Lusitania. Numele lui era Leon C. Thrasher[731], americanul care dispăruse pe 28 martie, atunci când vasul Falaba fusese torpilat și scufundat. Stătuse în apă 106 zile.

Oamenii care descopereau rămășițe omenești le tratau cu mult respect și în ciuda stării lor adeseori grotești. Așa au stat lucrurile, atunci când corpul unui bărbat de vârstă mijlocie a fost găsit, pe 17 iulie, la 71 de zile după catastrofă, în peninsula Dingle din Irlanda.[732] Curenții și vânturile îl purtaseră într-o lungă plutire în jurul falezei sud-vestice a Irlandei, înainte de a-l depune în golful Brandon, la o distanță de aproximativ 250 de mile marine de Queenstown. Corpul său a fost descoperit de un cetățean care locuia în zona respectivă și care a înștiințat Poliția Regală Irlandeză de la Castlegregory, aflată la 10 kilometri către est. Un sergent, J. Regan, a plecat de îndată pe bicicletă, însoțit de un polițist; cei doi au ajuns curând la fața locului, pe o plajă pustie, dar încântătoare. Aici au găsit puținul rămas din ceea ce era, după toate aparențele, un cadavru de bărbat. Era evident că

omul provenea de pe Lusitania. O parte dintr-o vestă de salvare era încă atașată de corp și o altă parte, cu inscripția Lusitania, se afla în apropiere.

Puține dubii existau cu privire la identitatea lui. Când ofițerii s-au uitat prin ceea ce rămăsese din hainele sale, au găsit un ceas, cu inițialele V.O.E.S. imprimate pe carcasă, un cuțit cu inscripția „Victor E. Shields“ și o scrisoare adresată „Dlui Victor Shields, la bordul vaporului Lusitania“. Scrisoarea era datată 30 aprilie 1915, ziua anterioară plecării vasului de la New York. Într-un buzunar, ofițerii au descoperit o copie a unui program de divertisment de pe vas. Documentele erau îmbibate de apă. Ofițerii le-au pus la soare, ca să se usuce.

Sergentul Regan a observat că fluxul înainta rapid, „așa c-am trimis după un cearșaf, am pus cadavrul pe el și l-am îndepărtat de maree, ducându-l într-un loc sigur“. Apoi a mers pe bicicletă până la un oficiu telegrafic și i-a telegrafiat medicului legist din localitate, care a răspuns că nu era nevoie de nici o anchetă. Poliția a comandat un sicriu de plumb îmbrăcat în lemn și, până seara, Shields a fost înfășurat într-un veșmânt de molton și așezat în coșciug. Antreprenorul de pompe funebre a dus coșciugul într-o casă privată, unde a rămas până a doua zi, când poliția l-a îngropat într-un cimitir din apropiere. „Polițiștii au făcut tot ce se putea face“, i-a scris sergentul Regan, într-o scrisoare, consulului Frost; „de fapt, n-ar fi putut face mai mult nici pentru un membru al familiei lor, iar eu, în numele poliției, îi prezint sincerele noastre condoleanțe doamnei Shields, îndurerată de pierderea suferită.“

Pentru familiile copleșite de durere, care refuzau să creadă ce se întâmplase, era important să știe cu precizie cum le muriseră cei dragi, dacă moartea fusese provocată de înecare, de expunere la temperaturi scăzute sau de traumă fizică. Sub acest aspect, familia Shields a adoptat o atitudine extremă și a cerut deshumarea corpului. Voia o autopsie. Aceasta era mai ușor de solicitat, decât de obținut. „N-are rost să mai spun,“ – scria Frost – „s-a dovedit practic imposibil să găsesc un doctor cu experiență și înaltă reputație, care să disece rămășițele la 75 de zile după deces.“[733] Frost a reușit să găsească, totuși, doi doctori mai tineri, dispuși să se ocupe de acest lucru. Natura demersului a fost înfățișată în mod clar în raportul unuia

dintre medici, dr. John Higgins, chirurg rezident, care opera la spitalul de nord din Cork.

Autopsia a început pe 23 iulie, la ora 14:30, la sediul unui antreprenor de pompe funebre; cel de-al doilea doctor avea să facă o altă autopsie în ziua următoare. Un instalator a deschis acum sicriul de plumb, în care se afla Victor Shields și, curând, mirosului de plumb încălzit i s-a alăturat un alt tip de miros. Consulul Frost a fost prezent la această operațiune, însă Higgins a notat că, la un moment dat, cam pe la jumătatea autopsiei, a plecat, „fiind chemat“.

În timpul vieții, potrivit estimării lui Higgins, Shields cântărise în jur de 95 de kilograme, sau aproximativ 200 de livre. Corpul i se afla „într-o stare avansată de descompunere“ acum, a notat Higgins. În realitate, „stare avansată de descompunere“ era puțin spus. „Părțile moi ale feței și ale capului său erau în întregime absente, inclusiv scalpul“, a scris Higgins. „Majoritatea dinților lipseau, inclusiv toți dinții din față. Mâinile lipseau și ele, la fel ca și părțile moi ale părții superioare a brațului drept. Pulpa piciorului drept lipsea în mare parte, la fel și o parte din pulpa stângă. Organele genitale erau în foarte mare măsură descompuse, practic lipsind.“

Domnul Shields stătea întins pe masă și zâmbea, dar nu într-o manieră agreabilă. „Am examinat craniul“, a scris dr. Higgins. „Pe dinafară, era doar os, neacoperit de absolut nimic, până la partea inferioară a osului occipital.“ Osul occipital formează partea inferioară de dinapoi a craniului. „Am dat la o parte calota craniană; creierul, după cum am descoperit, era prea tare descompus, pentru a fi examinat; însă membranele erau intacte.“ Medicul a scos creierul și a examinat interiorul craniului. N-a găsit nici un indiciu de fractură la baza lui ori pe canalul vertebral cervical. Acest lucru elimina ipoteza morții provocate de căderea unor obiecte sau fragmente de navă, sau de orice traumatism cranian. N-a descoperit nici vreo fractură de-a lungul coloanei vertebrale sau leziuni la spate. Nici organele interne ale lui Shields n-au indicat ce anume îl omorâse, dar i-au permis doctorului Higgins, totuși, să vadă ce rămăsese de la ultimul prânz mâncat de individ la bordul Lusitaniei: „Stomacul conținea aproximativ o halbă de pastă verde semi-solidă, aparent mâncare semidigerată, însă nu conținea apă pe lângă aceasta“.

Lipsa unei cauze clare a morții era de natură să te lase perplex. „În opinia mea,“ – a scris dr. Higgins – „nu se găsește nici o leziune care să explice moartea. Nu există nici o dovadă care să indice înecul; probabil că moartea i-a fost provocată de un șoc sau de expunerea la temperaturi scăzute, mai degrabă cea dintâi variantă. Dat fiind conținutul stomacului, moartea pare să fi survenit la foarte puține ore după ultima sa masă, posibil în două-trei ore.“

După toate acestea, concluzia a fost: moarte fără cauză evidentă. Celălalt medic a ajuns la aceeași concluzie.

Peripateticul domn Shields a fost pus la loc în coșciugul său și expediat în Statele Unite. Într-o scrisoare trimisă la Washington, consulul Frost a lăudat efortul depus de poliție, după descoperirea cadavrului lui Shields: „Dacă din moștenirea lăsată de domnul Shields li se vor trimite între două și cinci lire sergentului și colegilor săi, ca răsplată pentru spiritul extraordinar în care s-au achitat de datoriile lor, gestul ar fi unul cât se poate de elegant și de lăudabil.“

Misterul referitor la ce anume îl omorâse pe Shields a rămas, familia fiind lăsată să se întrebe ce oroare îndurase bietul om. Aceeași soartă le-a fost rezervată aproape tuturor rudelor celor morți. Nu încape îndoială că, pentru mulți pasageri, moartea s-a produs subit, luându-i complet prin surprindere. Zecile de membri ai echipajului care erau în camera bagajelor la momentul impactului au fost uciși instantaneu de forța exploziei torpilei, dar exact câți și cine erau nu se putea ști. Unii pasageri au fost striviți de bărcile care coborau. Unii înotători au fost loviți de scaune, cutii, plante aflate în ghivece și de alte obiecte și resturi care au căzut de pe punțile aflate foarte sus deasupra lor. Și, apoi, au fost pasagerii cei mai ghinioniști, care-și puseseră incorect pe ei vestele de salvare și s-au trezit plutind cu capetele scufundate, cu picioarele în sus, ca într-un fel de comedie grotescă.

Putem doar să ne imaginăm ultimele minute ale soților Crompton și ale copiilor lor. Cum salvezi un singur copil, ca să nu mai vorbim de șase copii, mai ales atunci când unul dintre ei este bebeluș, iar unul are șase ani? Nu a supraviețuit nici unul dintre membrii familiei Crompton. Cinci dintre copii n-au mai fost găsiți niciodată. Bebelușul, domnișorul Peter Romilly Crompton, care avea în jur de nouă luni, a fost corpul numărul 214.

Președintele companiei Cunard, Booth, cunoștea bine familia. „Pierderea mea personală este foarte mare“[734], spunea el într-o scrisoare din 8 mai, adresată directorului de la New York al companiei, Charles Sumner. „Suntem cu toții uniți de sentimentele noastre privitoare la teribilul dezastru al Lusitaniei, și încercarea de a le exprima în scris este lipsită de orice sorți de izbândă.“ Sumner i-a răspuns la scrisoare, afirmând că „amărăciunea“ provocată de pierderea navei și a atâtor pasageri „nu poate fi exprimată în cuvinte“[735].

Numeroasele corpuri neidentificate din cele trei morgi i-au pus pe reprezentanții companiei Cunard într-o încurcătură neplăcută – una care trebuia să fie abordată rapid. Cadavrele – în jur de 140 – începuseră să se descompună, într-un ritm accelerat de vremea caldă de primăvară. Compania a luat decizia să se facă o înmormântare în masă. Fiecare corp avea să aibă propriul sicriu; mamele și copiii aveau să împartă unul; dar toți acești oameni urmau să fie îngropați împreună în trei gropi separate, identificate prin literele A, B și C, în Cimitirul Bisericii Vechi, aflat pe coasta unui deal din afara orașului Queenstown.

Data înmormântării a fost stabilită pentru ziua de luni, 10 mai. De-a lungul întregii zile anterioare și în cursul întregii nopți, soldații au săpat mormintele și antreprenorii de pompe funebre au așezat corpurile în sicrie, lăsând capacele deschise cât de mult timp cu putință, ca să încurajeze identificările de ultim moment. Din cauza lipsei de vehicule, sicriele au fost transportate în ture, care au început devreme, în dimineața zilei de luni, însă trei sicrie au fost reținute pentru procesiunea funerară, care trebuia să înceapă după-amiază.

Trenurile au adus persoane îndoliate și curioși. Magazinele au închis în ziua respectivă, negustorii trăgând storurile și închizând obloanele. Căpitanii de nave au ordonat să se arboreze drapelele în bernă. Pe măsură ce procesiunea avansa prin Queenstown, o orchestră militară cânta Marșul funebru al lui Chopin. Cortegiul era condus de preoți, printre care și părintele Cowley Clark din Londra, el însuși un supraviețuitor al dezastrului. În urma lor, veneau soldați și persoane îndoliate. Consulul Statelor Unite ale Americii,

Frost, mergea și el alături de cortegiu. Soldați și cetățeni s-au aliniat de-a lungul întregului traseu, stând cu capetele descoperite, în semn de respect. Drumul urmat de cortegiu trecea printre dealuri de un verde plin de viață, presărate cu flori sălbatice și crestate, ici și colo, de galbenul strident al grozamelor înflorite. Cerul era senin și fără nori, iar, în portul din zare, vasele se cufundau și se înclinau în bătaia unei brize ușoare: „un tablou al păcii," – scria un reporter – „care nu făcea prin nimic aluzie la recenta tragedie"[736].

Procesiunea care purta cele trei sicrie a ajuns la cimitir în jurul orei trei și s-a oprit la marginea mormintelor. Numeroasele alte sicrie, care arătau toate ca niște diamante alungite din lemn de ulm, fuseseră așezate frumos în morminte și aranjate pe două straturi, numerele corpurilor și așezarea fiecăruia fiind corelate cu grijă, pentru ca, în cazul în care fotografiile și listele cu bunuri personale catalogate de compania Cunard conduceau la identificări ulterioare, familiile să știe, cel puțin, unde anume se aflau cei dragi lor.

Când cele trei sicrie au fost coborâte în morminte, mulțimea a cântat Abide with Me. Au urmat focurile de armă, trase de o gardă ceremonială, și un pluton de gorniști a cântat The Last Post, echivalentul militar britanic al semnalului de stingere. Soldații s-au strâns și au început să umple mormintele. O fotografie înfățișează un șir de băieței, stând pe movila formată din pământ excavat și privind cu foarte mare interes cum soldații de sub ei umplu șanțurile dintre sicrie.

A fost minunat, și solemn, și profund mișcător, însă această înmormântare în masă le-a impus un cost psihic rudelor care au aflat, cu întârziere, că rudele lor fuseseră îngropate acolo. Din numărătoarea finală a companiei Cunard, a reieșit că, dintre acei morți anonimi, circa jumătate au fost identificați mai târziu, pe baza obiectelor personale și a fotografiilor. Pentru unele familii, ideea că rudele lor odihneau singure în acel pământ îndepărtat a fost prea greu de suportat. Familia Elizabethei A. Seccombe, o femeie de 38 de ani din Petersborough, New Hampshire, i-a solicitat consulului Frost ajutorul pentru recuperarea acesteia și aducerea ei acasă.[737] Era fiica unui căpitan al companiei Cunard, care murise cu câțiva ani în urmă. Corpul ei

avea numărul 164, și fusese îngropat în ziua de 14 mai în mormântul B, pe rândul al șaselea, stratul superior.

Frost a făcut ce a putut. A susținut că așezarea femeii Seccombe în mormânt făcea ca sicriul ei să fie deosebit de ușor de localizat. Deși foarte zgârcit, când venea vorba de fonduri ale Statelor Unite, a mers până acolo încât a oferit 100 de lire care să acopere costurile.

Guvernul britanic era dispus să accepte, însă consiliul local a spus nu, și decizia sa a precumpănit. În parte, consiliul a fost influențat de superstiții locale – Frost le-a numit „prejudecăți religioase“ –, dar, întâi de toate, n-a vrut să stabilească un precedent. Cel puțin alte 20 de familii căutaseră să-i deshumeze pe cei dragi și fuseseră refuzate. „Pentru mine“, a scris Frost, poziția consiliului „este incomprehensibilă“.

De departe cea mai mare povară a fost purtată de rudele numeroșilor pasageri și membri ai echipajului, ale căror trupuri nu au fost găsite niciodată. Dintre cei 791 de pasageri desemnați de compania Cunard ca dispăruți[738], doar 173 de cadavre, sau 22%, au fost, în cele din urmă, recuperate, rămânând 618 suflete a căror situație nu era cunoscută. În rândurile echipajului, procentajul stătea încă și mai rău, fapt provocat, fără îndoială, de numeroasele decese survenite în camera bagajelor, atunci când torpila explodase.

Alice și Elbert Hubbard n-au fost găsiți niciodată; nici pasagerul din Kansas City, Theodore Naish, n-a fost găsit. La Queenstown, soția sa, Belle, a locuit, o vreme, cu tânărul Robert Kay, care se vindeca de pojar și-și aștepta bunicul să vină să-l ia. Joseph Frankum, care se cuibărise împreună cu familia sa într-o barcă nelansată în ultimele momente ale Lusitaniei, a supraviețuit, la fel ca unul dintre fiii lui, dar soția, fetița și fiul său de patru ani au dispărut. Nellie Huston n-a mai apucat să expedieze prin poștă acea scrisoare fermecătoare, asemănătoare cu un jurnal, în care mărturisea că mărimea posteriorului său îi îngreuna accesul în cușetă. Scrisoarea a fost găsită într-o poșetă care plutea pe mare. Cei trei membri ai familiei Luck – Charlotte, de 34 de ani, și cei doi tineri fii ai ei – au dispărut, de asemenea. Alfred Vanderbilt n-a fost găsit niciodată, în ciuda unei recompense de 5

000 de dolari – o avere –, oferită de familia Vanderbilt. Prietenul și colegul de traversare al lui Charles Lauriat, Lothrop Withington, dispăruse și el.

Absența atâtor cadavre a ridicat întrebări tulburătoare pentru familii. Se aflau cei dragi acum printre cadavrele anonime îngropate la Queenstown? Erau închiși undeva în cocă, din cauza faptului că, în mod neinspirat, se repeziseră în ultimul minut să recupereze vreun obiect personal? Cavalerismul sau lașitatea le pusese capăt zilelor? Sau avuseseră parte de o soartă precum cea a unei femei neidentificate, al cărei trup se oprise pe insula Straw, în largul orașului Galway, unde fusese găsit de paznicul farului de pe insulă? Moarta purta o vestă de salvare Boddy corect pusă și fusese dusă de valuri, de una singură, timp de 36 de zile.

Mamele care-și pierduseră copiii au fost puse în situația de a-și imagina pentru totdeauna ultimele lor momente sau de a se întreba dacă nu cumva, în mod miraculos, copilașii lor fuseseră, de fapt, salvați și se aflau acum în grija altcuiva. Norah Bretherton, femeia din Los Angeles care i-o dăduse pe Betty a ei unui străin, a fost scutită de acest tip de frământare. Betty era corpul numărul 156. Mama ei a înmormântat-o în cimitirul Mănăstirii Ursulinelor din Cork. Fiul Norei supraviețuise.

Pe familiile aflate acasă, care așteptau vești, absența unui trup le-a lăsat suspendate undeva între speranță și durere. O mamă a încercat să afle cât mai multe cu putință despre băiatul ei dispărut, Preston Prichard. A fost ajutată de fiul ei în viață, Mostyn, care s-a dus la Queenstown ca să verifice în morgi. „Este plin aici de făpturi nenorocite ca și noi“, a scris el. Nu a reușit cu nici un chip să dea de urma fratelui său. „Sunt complet derutat cu privire la ce anume trebuie să fac de aici înainte.“[739]

Doamna Prichard le-a scris câtorva zeci de supraviețuitori și, pe baza informațiilor pe care le-a primit, le-a mai scris altor câteva zeci. A trimis o poză a lui Preston și o descriere detaliată. Printre cei pe care i-a contactat s-a numărat și Grace French, colega de masă a lui Prichard, care i-a spus doamnei Prichard că socotea că ea era ultima persoană de pe navă care vorbise cu el. Într-o scrisoare dintr-o serie de mai multe, Grace French i-a spus doamnei Prichard că se gândea adeseori la fiul ei și la plimbarea lor întreruptă, pe care o făcuseră împreună cu scopul de a o găsi pe sosia ei de

la bordul vasului. French a scris: „Îi văd chipul foarte clar în mintea mea, foarte bronzat și foarte plin de viață și de ambiție“[740].

Numeroasele răspunsuri au furnizat o vie perspectivă asupra traversării și asupra încercărilor și a necazurilor din ultima zi. Cei care au scris și-au amintit de apariții trecătoare ale lui Prichard, și-au amintit mai ales de sociabilitatea și de popularitatea lui, și au prezentat propriile lor istorisiri. În general, însă, supraviețuitorii au încercat să ofere puțină consolare, în ciuda faptului că-l văzuseră pe Prichard pentru o clipă numai sau chiar deloc. Au încredințat-o pe doamna Prichard că, dat fiind curajul său, fiul ei ajutase, mai mult ca sigur, femei și copii până în ultimul moment.

Theodate Pope, veșnic devotată credințelor ei spiritualiste, i-a scris doamnei Prichard pe 4 februarie 1916. „Te implor să nu stăruiești cu gândul la ce va fi devenit partea fizică a băiatului pe care-l iubești“, a insistat ea. „Nu poți să-ți aduci aminte constant de faptul că, orice s-ar fi întâmplat cu trupul său, asta nu i-a afectat în nici un fel spiritul, care sigur trăiește și așteaptă reunirea cu tine?“[741]

O pasageră de la clasa a doua, pe nume Ruth M. Wordsworth, din Salisbury, Anglia, a încercat să vorbească despre disparitatea dintre felul în care se petrecuseră lucrurile în realitate pe navă și scenele de coșmar pe care și le închipuiau familiile: „Știu că, probabil, sunteți tentați să vă închipuiți lucruri cât se poate de teribile; lăsați-mă să vă spun că, deși a fost într-adevăr groaznic, nu a fost într-atât de teribil, pe cât, cu siguranță, vă imaginați. Când lucrul acela chiar se întâmplă, Dumnezeu îi dă fiecăruia ajutorul de care are nevoie, ca să trăiască sau să moară.“ A descris liniștea și lipsa panicii în rândurile pasagerilor: „Erau calmi, mulți dintre ei destul de veseli, și fiecare căuta să procedeze așa cum se cuvenea: bărbații uitau de ei și aveau grijă de femei și de copii. Nu puteau să facă prea multe, deoarece înclinarea vasului împiedica lansarea celor mai multe dintre bărci, însă făceau tot ce le stătea în putință și se purtau ca niște bărbați.“[742]

Dintre cei patru bărbați din cabina lui Preston Prichard, D-90, numai unul a supraviețuit, prietenul său Arthur Gadsden. Trupul lui Prichard nu a fost recuperat niciodată, dar, în volumul roșu care conține acum răspunsuri frumos arhivate la scrisorile doamnei Prichard, se simte un sentiment

surprinzător de viu al prezenței sale, ca și cum Preston s-ar mai găsi încă într-un colțișor din vederea periferică a lumii.

---

[721] La fel ca în privința multor altor detalii cu privire la Lusitania, există dezacorduri referitoare la numărul exact al pasagerilor și al membrilor echipajului care s-au aflat la bord, numărul celor care au murit și numărul pasagerilor care erau americani. Aici, folosesc calculul oficial al companiei Cunard. Vezi „General Analysis of Passengers and Crew" și „Summary of Passengers' Nationality", ambele în RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor și Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside.

[722] Scrisoare a lui Charles P. Sumner către Biroul Directorului General, Compania Cunard, 18 mai 1915, D42/PR13/32, în Arhivele Companiei Cunard. Numai această scrisoare oferă o descriere șocantă a proporțiilor dezastrului. Lungă de 13 pagini, scrise la un rând, ea enumeră zeci de telegrame trimise între sediul central al companiei Cunard și biroul său de la New York.

[723] Detaliile căutării fratelui lui Leslie Morton de către acesta, inclusiv dialogul, sunt preluate din Morton, The Long Wake, pp. 112–113.

[724] Fragmentul din barca de salvare se află la Hoover Institution, Universitatea Stanford.

[725] Frost, German Submarine Warfare, pp. 226–228.

[726] Frost, German Submarine Warfare, p. 226.

[727] „Identified Remains, South Coast List" („Rămășițe identificate. Lista de pe Coasta de Sud"), RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor și Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside.

[728] Frost, German Submarine Warfare, p. 228.

[729] Telegramă, 15 iulie 1915, „Cadavrul unui bărbat adus la mal“, D42/PR13/1/226–250 (Arhivele Companiei Cunard).

[730] Telegramă a lui Wesley Frost către William Jennings Bryan, 13 mai 1915, dosarul numărul 341.111L97/16 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite, College Park).

[731] Telegramă a Consulului General al SUA, Londra, către William Jennings Bryan, 7 aprilie 1915, Foreign Relations. Thrasher este identificat, uneori, în relatări mai noi, drept Tresher. Am ales să folosesc varianta Thrasher pentru că este folosită în corespondența diplomatică oficială a SUA, inclusă în seria Foreign Relations.

[732] Scrisoare a sergentului J. Regan către Consulul General al SUA Wesley Frost, 20 august 1915, dosarul numărul 341.111L97/105 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite, College Park).

[733] Detalii privind autopsia lui Shields pot fi găsite în scrisoare a lui Wesley Frost către Secretarul de Stat al SUA, 27 iulie 1915 și în anexa „Autopsia rămășițelor lui Victor E. Shields”, dosarul numărul 341.111L97/87 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite, College Park).

[734] Scrisoare a lui Alfred A. Booth către Charles P. Sumner, 8 mai 1915, D42/C1/1/66, Partea 2 din 4 (Arhivele Companiei Cunard).

[735] Scrisoare a lui Charles P. Sumner către Alfred A. Booth, 14 mai 1915, D42/C1/1/66, Partea 2 din 4 (Arhivele Companiei Cunard).

[736] The Washington Times, 10 mai 1915.

[737] „Identified Remains“, RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor și Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside; scrisoare a lui Wesley Frost către Secretarul de Stat al Statelor Unite, 17 septembrie 1915, dosarul numărul 341.111L97/123–124 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[738] Am calculat această cifră pe baza datelor oferite în RMS Lusitania: Registrul Pasagerilor și Echipajului, SAS/29/6/18, Merseyside.

[739] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 297.

[740] Scrisoare a lui Grace French către doamna Prichard, 10 septembrie 1915 (arhiva personală Prichard).

[741] Scrisoare a Theodatei Pope către doamna Prichard, 4 februarie 1916 (arhiva personală Prichard).

[742] Scrisoare a lui Ruth M. Wordsworth către doamna Prichard, 9 iulie 1915 (arhiva personală Prichard).

V

Marea secretelor

LONDRA: VINOVĂȚIE

Ce s-a întâmplat ulterior a reprezentat o surpriză pentru căpitanul Turner. Deși cauza dezastrului era evidentă – un act de război –, Amiralitatea a dat imediat vina pe el. Oricine avea acces la mesajele interne, sau „minutele“, schimbate între birourile oficialităților de vârf ale Amiralității în săptămâna de după dezastru, n-ar fi putut avea nici o îndoială cu privire la zelul cu care respectiva instituție a încercat să fabrice un dosar împotriva lui Turner. Într-una dintre aceste minute, Churchill însuși a scris: „Ar trebui să începem urmărirea împotriva căpitanului fără alte verificări“[743].

Cu toate acestea, înainte ca demersul să poată începe, judecătorul de instrucție din Kinsale, Irlanda, John J. Horgan, a inițiat o anchetă pe cont propriu, spre marea nemulțumire a Amiralității. Horgan a susținut că responsabilitatea îi revenea, cinci dintre cei decedați de pe Lusitania fiind aduși la țărm în districtul său. Ancheta a început în ziua de după scufundare, sâmbătă, 8 mai. Horgan l-a chemat pe Turner ca martor și, după ce i-a auzit mărturia, l-a lăudat pe căpitan pentru curajul de care dăduse dovadă, rămânând pe navă până în ultimul moment. În replică, Turner a început să plângă. Într-un memoriu de mai târziu, Horgan l-a numit pe căpitan „un om curajos, dar lipsit de noroc“[744].

Luni, 10 mai, judecătorul de instrucție și-a pronunțat sentința: ofițerii și echipajul submarinului și împăratul Germaniei comiseseră un „omor în masă deliberat“[745].

O jumătate de oră mai târziu, a sosit un mesaj de la Amiralitate, prin care i se ordona lui Horgan să nu-i îngăduie lui Turner să depună mărturie. Horgan a scris: „Intervenția acestei măreți instituții a fost, însă, la fel de tardivă cu această ocazie, pe cât a fost atunci când s-a pus problema protejării Lusitaniei de atac“[746].

Amiralitatea s-a dovedit cu mult mai promptă în conturarea strategiei sale de plasare a responsabilității asupra lui Turner. A doua zi după dezastru, Richard Webb, director al Diviziei Comerciale a Amiralității, a distribuit un memorandum de două pagini, având pe el ștampila „Secret“, în care-l acuza pe Turner de faptul că ignorase instrucțiunile Amiralității, care-i cereau să se deplaseze în zigzag și „să păstreze o distanță mare față de promontoriile avansate“. În schimb, a scris Webb, Turner „a înaintat pe ruta comercială obișnuită, cu o viteză de aproximativ trei sferturi din cea la care putea să ajungă vasul său. Ca atare, și-a menținut prețiosul vas, pentru o perioadă inutilă, în zona unde era cel mai expus atacului, favorizând dezastrul.“[747]

Webb a solicitat în mod oficial o investigație din partea Comisiei Britanice pentru Naufragii, aflată sub conducerea lordului Mersey, care condusese anchete referitoare la pierderile multor nave, inclusiv a Titanicului și a Împărătesei Irlandei.

Miercuri, 12 mai, Webb și-a intensificat atacul la adresa căpitanului Turner. Într-un nou memorandum, el a scris că Turner „pare să fi dat dovadă de o neglijență aproape de neconceput, astfel încât ești obligat să tragi concluzia că ori este pe deplin incompetent, ori este vândut germanilor“[748]. Pe marginea din stânga a paginii, Fisher, șeful Statului-Major al Forțelor Navale, a notat cu scrisul său de mână furtunos: „Sper că imediat după anchetă, căpitanul Turner va fi arestat, indiferent care va fi verdictul“.

Amiralitatea a luat măsura fără precedent de a insista ca părți-cheie ale anchetei, în special interogarea lui Turner, să aibă loc în secret.

Consulul Statelor Unite, Frost, a simțit de la bun început că Amiralitatea se înverșunase împotriva lui Turner. Duminică, 9 mai, Frost i-a făcut o vizită amiralului Coke, ofițerul naval superior de la Queenstown, însoțit de doi atașați militari ai Statelor Unite, care tocmai sosiseră de la Londra, ca să ajute la organizarea repatrierii americanilor decedați.

Amiralul Coke l-a criticat în mod fățiș pe Turner pentru că navigase prea aproape de țărm și prea încet și a citit cu voce tare avertismentele care-i fuseseră transmise Lusitaniei vineri. Dar consulul Frost a fost surprins de cât de puține detalii conțineau aceste mesaje. „Doar simple informații“, va nota el mai târziu. „Nici o instrucțiune sau interpretare. Este adevărat că Turner ar fi trebuit să se mențină la o distanță mai mare de țărm; dar, așa cum vedeam eu lucrurile, părea că Amiralitatea în nici un caz nu-și făcuse pe deplin datoria față de el.“[749]

Unul dintre atașații americani, căpitanul W.A. Castle, a scris propria-i relatare a întâlnirii și a notat că un subiect anume lipsea în mod frapant din conversație: „Am fost izbit de faptul că amiralul, deși părea dornic să îndreptățească Amiralitatea în privința măsurilor de protecție luate de aceasta, nu a menționat prezența vreunui distrugător sau a altor vase ale Marinei“[750]. Castle a adăugat că, în timpul călătoriei sale cu trenul înapoi către Londra, discutase subiectul cu un alt pasager, un locotenent al Marinei Regale, „care a vorbit cât se poate de deschis, deși bănuiesc, bineînțeles, că în mod confidențial, și a spus că nici el, nici camarazii săi ofițeri nu puteau înțelege de ce atât de multe torpiloare de tip vechi, care puteau să ajungă la 25 de noduri pe oră fără dificultate și care ar fi fost exact ceea ce trebuia pentru protejarea unui vapor, erau lăsate la diferite cheiuri, în loc să fie folosite în acest scop, și a spus că, dacă s-ar fi pus unul dintre acestea la tribord, altul la babord, și altul în fața Lusitaniei, aceasta n-ar fi putut fi torpilată“.

Nu este ușor de explicat de ce anume Amiralitatea căuta să dea vina pe Turner, dat fiind că identificarea Germaniei ca unic făptaș ar fi contribuit mult mai mult la generarea unei simpatii globale față de Marea Britanie și ar fi cimentat animozitatea față de kaiser. Cu toate acestea, învinovățindu-l pe Turner, Amiralitatea spera să abată atenția de la propriul eșec de a proteja Lusitania. (Interpelat în această chestiune în Camera Comunelor, pe 10 mai 1915, Churchill a răspuns, într-un mod mai degrabă nepăsător: „Traficul comercial trebuie să-și poarte singur de grijă“[751].) Însă erau și alte secrete care se cereau protejate, nu doar de investigațiile domestice, dar și

de observatorii germani – și anume, faptul că Amiralitatea, prin intermediul Camerei 40, știuse atât de multe despre deplasările submarinului U-20 dinainte de atac. Un mod de a proteja respectivele secrete consta în îndreptarea atenției în altă parte.

Amiralitatea a găsit motive în plus de a proceda astfel, atunci când, pe 12 mai, stații radio din cadrul rețelei de ascultare britanice au interceptat o serie de mesaje de la submarinul U-20 care, la momentul respectiv, se îndrepta către casă și care-și reluase comunicarea cu baza sa de la Emden, odată intrat în Marea Nordului. În cadrul Amiralității, aceste mesaje au stârnit un grad neobișnuit de atenție. Camera 40 le-a solicitat tuturor stațiilor care le interceptaseră să confirme că le transcriseseră corect și să furnizeze copii semnate, cu autenticitatea garantată.

În primul mesaj din această serie, Schwieger raporta: „Am scufundat, în largul coastelor sudice ale Irlandei un velier, două vase cu aburi și LUSITANIA. Mă îndrept către zona de vărsare a fluviului Ems.“[752]

Amiralitatea a primit mesajul la ora 9:49 dimineața; copia decriptată a fost catalogată „Strict Secret“. Acest mesaj confirma că vinovatul fusese, într-adevăr, submarinul U-20, pe care Camera 40 îl urmărea din ziua de 30 aprilie.

În acea după-amiază, Camera 40 a primit un răspuns trimis lui Schwieger de către comandantul Flotei Germaniei, care fusese interceptat și în care scria: „Cea mai înaltă apreciere din partea mea, față de comandant și echipaj, pentru succesul pe care l-au obținut. Sunt mândru de reușita lor și le urez să revină cu bine.“[753]

Apoi a venit un al treilea mesaj, trimis de Schwieger către baza lui. După ce detalia latitudinea și longitudinea poziției unde avusese loc atacul său împotriva Lusitaniei, Schwieger nota că scufundase nava „cu o singură torpilă“[754].

Această afirmație a reprezentat o surpriză. Deja, la momentul respectiv, opinia predominantă, în presa mondială, era că Lusitania fusese scufundată de două torpile și că acestea explicau cele două explozii majore pe care le

raportaseră pasagerii. Însă, acum, experții din Camera 40 știau, fără dubiu, că Schwieger trăsese o singură torpilă.

Iar faptul cu pricina, evident, ridica întrebări delicate: Cum era posibil ca o singură torpilă să scufunde o navă de dimensiunile Lusitaniei? Și, dacă nu existase o a doua torpilă, ce anume provocase cea de-a doua explozie?

De asemenea, cei din Camera 40 și-au dat seama că mesajul lui Schwieger trebuia să rămână secret cu orice preț, căci tocmai acest tip de informație de detaliu ar fi putut să dezvăluie Germaniei existența Camerei 40.

Până să înceapă ancheta lui Mersey, pe 15 iunie 1915, guvernul britanic trecuse printr-una dintre tulburările sale periodice, ca urmare a controversei referitoare la penuria de proiectile de pe Frontul de Vest și la eșecul planului lui Churchill de a forța Dardanelele, eșec foarte costisitor în termeni de nave și vieți omenești. Amiralitatea era condusă de oameni noi. Fisher demisionase, iar Churchill fusese dat afară. Însă, în urma tuturor acestor schimbări, campania împotriva căpitanului Turner nu s-a potolit deloc.

După mărturia publică preliminară depusă de câțiva martori, inclusiv de Turner, care și-a descris pe scurt experiența trăită în timpul dezastrului, lordul Mersey a convocat prima dintre ședințele secrete și l-a chemat din nou pe căpitan în boxa martorilor. Principalul acuzator public al Amiralității, procurorul-general sir Edward Carson, l-a interogat la modul cel mai dur, ca și cum, în acea ședință, se judeca un proces de crimă cu Turner pe post de suspect principal. Era clar: Carson spera să demonstreze că Turner ignorase directivele Amiralității, în special instrucțiunile acesteia de a se menține, în deplasarea sa, pe mijlocul canalului.

Turner a declarat că, potrivit standardelor sale, se afla pe mijlocul canalului.[755] În circumstanțe obișnuite, a spus el, trecea de Capul Vechi din Kinsale la o distanță nu mai mare de o milă marină. Într-adevăr, o fotografie a Lusitaniei înfățișează nava deplasându-se, cu ajutorul motorului cu aburi, cu viteză maximă și trecând de Capul Vechi la o distanță ce reprezintă echivalentul maritim a doi pași. La momentul atacului, după estimarea lui Turner, Lusitania se aflase la 12 mile marine distanță, poate chiar la 15.

(Peste ani, un scufundător avea să identifice cu precizie amplasamentul epavei, la o distanță de 12 mile marine de Capul Kinsale.)

Carson l-a sâcâit, de asemenea, pe Turner cu întrebarea despre motivul pentru care Lusitania se deplasa doar cu 18 noduri atunci când fusese torpilată și a pus sub semnul întrebării înțelepciunea planului acestuia de a reduce viteza, ca să ajungă la Bancul Mersey, în largul portului Liverpool, la un anume moment în care ar fi putut să navigheze către port fără să se oprească. Carson a susținut că, dacă Turner s-ar fi deplasat în zigzag și cu viteză maximă, ar fi putut să eludeze submarinul și, din cauza timpului consumat cu schimbările frecvente de curs, tot ar fi ajuns la banc la timpul potrivit. Carson a trecut cu vederea faptul că, deși Turner nu se deplasase în mod deliberat în zigzag, cele câteva schimbări de curs ale sale din acea dimineață, făcute cu scopul de a realiza orientarea în patru puncte, chiar descriseseră o traiectorie zigzagată, rezultatul fiind unul fatal: ultimul viraj la tribord îl așezase direct în calea submarinului U-20.[756]

Avocatul lui Turner, Butler Aspinall, principalul expert al Marii Britanii în materie de drept maritim, a făcut tot ce i-a stat în putință pentru a prelucra povestea lui Turner, astfel încât ea să devină o relatare coerentă a ultimei dimineți a Lusitaniei și să câștige pentru clientul său înțelegerea lordului Mersey. „Ce vreau să spun este că avem avantajul foarte mare de a ști acum atât de multe lucruri care lui îi erau necunoscute atunci“, a spus Aspinall. „Discutăm problema la rece, având posibilitatea să ne uităm la hărți, iar căpitanul n-a avut posibilitatea de a aborda problema în aceleași circumstanțe în care ne ocupăm noi acum de ea.“[757]

În total, lordul Mersey a ascultat mărturiile a 36 de martori – pasageri, membri ai echipajului și experți din afară. La capătul anchetei, a sfidat Amiralitatea și l-a absolvit pe Turner de orice responsabilitate pentru pierderea Lusitaniei. În raportul său, Mersey a scris că Turner „a judecat așa cum era mai bine. A fost judecata unui om competent și experimentat și, cu toate că s-ar putea ca alții să fi acționat diferit și poate cu mai mult succes, nu ar trebui, în opinia mea, să fie blamat.“[758] Mersey a considerat irelevantă închiderea de către compania Cunard a celei de-a patra camere a cazanelor de pe navă. În ciuda reducerii de viteză rezultate, a scris el,

„Lusitania a rămas o navă considerabil mai rapidă în deplasarea ei, decât oricare alt vapor care traversa Oceanul Atlantic“[759]. Mersey a pus întreaga vină în seama comandantului submarinului.

Fără îndoială, Turner s-a simțit ușurat, însă, potrivit fiului său, Norman, a simțit și că fusese tratat într-un mod injust: „A fost foarte amărât de felul în care, în cadrul anchetei…, s-a căutat să se dea vina pe el pentru scufundare și, în special, de încercarea de a-l condamna pentru cursul pe care navigase“[760]. Lordul Mersey părea să împărtășească acest sentiment. La puțin timp după aceea, și-a dat demisia din postul de comisar pentru naufragii, numind ancheta „o afacere al naibii de murdară“[761]. Compania Cunard l-a păstrat pe Turner pe lista sa de căpitani.

Niciodată, în cursul părților secrete ale ședinței, Amiralitatea n-a divulgat ceea ce știa despre deplasările submarinului U-20. Nici n-a dezvăluit măsurile luate pentru a proteja vasul Orion și alte nave militare. Mai mult, Amiralitatea n-a făcut nici un efort pentru a corecta constatarea lordului Mersey că Lusitania fusese lovită de două torpile – în ciuda faptului că se știa, în Camera 40, cât se poate de bine că Schwieger trăsese una singură.

La fel, investigația nu a insistat deloc asupra motivului pentru care Lusitania nu fusese redirecționată către acea rută mai sigură care trecea prin Canalul de Nord sau asupra motivului pentru care nu-i fusese furnizată nici un fel de escortă navală. Într-adevăr, acestea sunt marile întrebări ce rămân în urma afacerii Lusitania: de ce, date fiind toate informațiile deținute de Amiralitate cu privire la submarinul U-20, dată fiind disponibilitatea din trecut a Amiralității de a furniza escorte pentru navele care veneau sau de a le redirecționa în așa fel încât să fie evitate problemele, dat fiind că vaporul transporta o încărcătură vitală de muniție pentru puști și proiectile de artilerie, dat fiind că informațiile secrete obținute de Camera 40 determinaseră urmărirea obsesivă și protecția vasului Orion, dat fiind că submarinul U-20 scufundase trei nave aflate în calea Lusitaniei, dată fiind vizita panicată făcută vineri dimineața, la biroul Amiralității de la Queenstown, de către Booth, președintele companiei Cunard, dat fiind că ruta nouă și mai sigură prin Canalul de Nord era disponibilă, și dat fiind că atât pasagerii, cât și echipajul se așteptau să aibă escortă în drumul către

Liverpool, din partea Marinei Regale – date fiind toate acestea, rămâne întrebarea: de ce a fost lăsată Lusitania să se descurce de una singură cu acel ucigaș dovedit de oameni aflat drept înainte, în calea sa?

Nu se spune nimic despre acest subiect în arhivele Camerei 40, deținute de Arhivele Naționale ale Marii Britanii și de Colegiul Churchill de la Cambridge. Nicăieri nu se găsește nici măcar o urmă de consternare provocată de ratarea unei oportunități foarte clare de a folosi rezultatele spionajului din Camera 40 pentru a salva peste 1 000 de vieți.

Întrebarea l-a lăsat perplex pe cel puțin un istoric naval remarcabil, regretatul Patrick Beesly care, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, a fost el însuși ofițer în cadrul spionajului naval britanic. Legile Marii Britanii referitoare la confidențialitatea informațiilor l-au împiedicat să scrie despre acest subiect până în anii 1970 și 1980, când a publicat mai multe cărți, inclusiv una referitoare la Camera 40, despre care s-a spus că reprezentau un raport cvasioficial. În acea carte, el aborda controversa doar în mod tangențial, afirmând că, dacă nu existase vreun plan deliberat de a pune Lusitania în pericol, „singura explicație rămasă este o gafă de neiertat“[762].

Dar, într-un interviu de mai târziu, aflat în arhivele Muzeului Imperial al Războiului de la Londra, Beesly nu a mai fost la fel de judicios. „Ca englez și iubitor al Marinei Regale,“ – a zis el – „aș prefera să atribui această greșeală neglijenței, chiar unei neglijențe flagrante, mai degrabă [decât] unei conspirații deliberate, menită să pună în pericol vasul de linie.“ Însă, „pe baza volumului considerabil de informații care sunt disponibile acum, mă văd constrâns, cu părere de rău, să declar că, ținând cont de toate aspectele, cea mai plauzibilă explicație este aceea că a existat, într-adevăr, un complot, oricât de imperfect, al cărui scop a fost să pună în pericol Lusitania, pentru ca Statele Unite să fie atrase în război“[763]. Se făcuseră atât de multe pentru Orion și alte nave de război, a scris el, însă nimic pentru Lusitania. Beesly și-a bătut capul cu această problemă. Indiferent cum aranja probele, revenea la conspirație. „Dacă această concluzie este inacceptabilă, atunci îmi propune cineva o altă explicație a tuturor acestor circumstanțe foarte, foarte curioase?“

Absența unei escorte i-a surprins și pe avocații companiei Cunard. Într-un lung memorandum confidențial referitor la ancheta lordului Mersey, scris pentru a-l ajuta pe un avocat newyorkez să apere compania împotriva zecilor de cereri de despăgubire americane, filiala londoneză a companiei Cunard scria: „Cu privire la chestiunea escortei, sir Alfred Booth a sperat și s-a așteptat ca Amiralitatea să trimită distrugătoare, care să întâlnească și să escorteze vasul. Erau distrugătoare la Queenstown și nu s-a dat nici o explicație referitoare la motivul pentru care nu a existat nici o escortă, exceptând declarația domnului Winston Churchill, potrivit căreia era imposibil pentru Amiralitate să escorteze nave comerciale“[764]. Memorandumul a trecut sub tăcere faptul că, mai devreme în cursul aceluiași an, Amiralitatea chiar luase măsurile necesare pentru a escorta nave comerciale.

Era o problemă care-i tulbura și pe pasageri, și pe membrii echipajului, și pe cetățenii din Queenstown. Ofițerul de gradul trei Albert Bestic a scris, mai târziu, că, în lumina avertismentului german de la New York și a faptului că Amiralitatea era conștientă de noi activități ale submarinelor, un tip sau altul de forță de protecție ar fi trebuit să fie trimisă: „Chiar și un distrugător care să fi însoțit vasul de linie din momentul în care intra în zona periculoasă ar fi minimalizat pericolul, dacă n-ar fi făcut cumva Lusitania chiar imună la un atac din care să rezulte pierderea de vieți omenești“[765]. Unul dintre cei mai remarcabili căpitani ai companiei Cunard, James Bisset, care lucrase sub comanda lui Turner și era căpitan al vasului Caronia, când acesta întâlnise Lusitania, în largul portului New York, la puțin timp după plecare, a scris într-un memoriu: „Neglijarea furnizării de escortă navală în apele înguste, în timp ce se apropia de destinație, a fost cu atât mai uluitoare, cu cât nu mai puțin de 23 de nave comerciale britanice fuseseră torpilate și scufundate de submarinele germane în preajma coastelor Marii Britanii și ale Irlandei în cele șapte zile precedente“[766].

Legat de întrebarea dacă o escortă ar fi putut, într-adevăr, să prevină dezastrul, Turner însuși a dat un răspuns ambiguu: „Ar fi putut,“ – a zis el, în mărturia depusă în cadrul anchetei judecătorului de instrucție de la Kinsale – „dar este una dintre acele situații despre care nu poți să știi

niciodată cum ar fi evoluat. Probabil că submarinul ar fi torpilat ambele nave.“[767]

Un alt mister avea ca principal element cea de-a doua explozie din interiorul Lusitaniei. Cauza ei avea să fie dezbătută de-a lungul întregului secol care a urmat, discuția incluzând teorii obscure despre muniții care explodaseră și despre o încărcătură secretă de materiale explozive. Este posibil, într-adevăr, să fi existat un depozit ascuns de material exploziv la bord, dar, dacă așa au stat lucrurile, acesta nu a provocat a doua explozie, nici nu a contribuit la viteza cu care nava s-a scufundat. Puzderia de relatări ale supraviețuitorilor, care s-au păstrat, nu oferă descrierea tipului de cataclism intens pe care l-ar produce o astfel de explozie. La rândul ei, nici muniția pentru puști nu pare să fi fost răspunzătoare. Testele efectuate cu câțiva ani mai devreme stabiliseră că acel tip de muniție nu exploda în masă, atunci când era expusă la foc, iar acest lucru făcuse ca Departamentul Comerțului și Muncii al Statelor Unite să aprobe transportarea unor asemenea încărcături la bordul navelor de pasageri.[768]

O teorie mai plauzibilă a susținut că, atunci când torpila a explodat, șocul a zgâlțâit atât de violent nava, încât în buncărele pentru cărbuni de acum aproape goale s-a format un nor de praf de cărbune explozibil, care apoi a luat foc.[769] Sunt dovezi că un astfel de nor chiar s-a ridicat. Un fochist, care stătuse în centrul unui compartiment de cărbuni, a relatat că auzise izbitura torpilei și că se trezise deodată înconjurat de praf. Dar acest nor se pare că nu a luat foc, de vreme ce fochistul a supraviețuit. Și în cazul acesta, relatările supraviețuitorilor nu descriu genul de zguduire incandescentă, pe care o astfel de aprindere ar fi produs-o. Investigații ulterioare ale experților au ajuns la concluzia că mediul în care stătea depozitat cărbunele pe navă era prea umed, în parte de la condensul de pe coca, pentru a favoriza condițiile ideale care ar fi fost necesare pentru detonare.[770]

Ceea ce a provocat, cel mai probabil, al doilea incident a fost ruptura uneia dintre principalele conducte de aburi, care transporta vapori sub o presiune extremă. Aceasta a fost teoria lui Turner de la bun început.[771] Se poate ca

ruptura să fi fost provocată de forța directă a exploziei inițiale sau de apa rece de mare, care pătrunsese în Camera Cazanelor numărul 1 și intrase în contact cu țeava supraîncălzită sau cu accesoriile ei aflate de jur împrejur, provocând o situație potențial explozivă, cunoscută sub denumirea de șoc termic. Cert este că, imediat după explozia torpilei, presiunea aburului de pe navă s-a prăbușit. Un mecanic din camera turbinelor de la tribord, unde presiunea era, în mod normal, foarte mare, a raportat că presiunea din principala conductă scăzuse „la 22 de kilograme în câteva secunde“[772] – aproximativ un sfert din cât ar fi trebuit să fie.

În cele din urmă, atacul căpitanului Schwieger împotriva Lusitaniei a fost încununat de succes din cauza unei convergențe norocoase de forțe. Chiar și cea mai mică modificare a unui singur vector ar fi putut să salveze nava.

În cazul în care căpitanul Turner n-ar fi trebuit să aștepte cele două ore în plus care fuseseră necesare pentru a transfera pasagerii de pe Cameronia, probabil c-ar fi trecut de Schwieger prin ceață, când submarinul U-20 se afla în imersiune și în drum către bază. De fapt, chiar și scurta întârziere provocată de debarcarea de ultim moment a nepoatei lui Turner ar fi putut pune ulterior în pericol nava. Mai important decât atât: dacă n-ar fi fost constrâns de companie să închidă cea de-a patra cameră a cazanelor, pentru a economisi bani, Turner ar fi putut să traverseze Atlanticul cu o viteză de 25 de noduri, acoperind un plus de 110 mile marine pe zi și s-ar fi aflat în siguranță la Liverpool, înainte ca Schwieger să fi ajuns măcar în Marea Celtică.

Ceața, de asemenea, s-a dovedit un factor important. Dac-ar fi persistat măcar încă o jumătate de oră, nici unul dintre vase nu l-ar fi zărit pe celălalt, iar Schwieger și-ar fi văzut de drum.

Apoi, mai este faptul aproape miraculos că atacul lui Schwieger chiar a fost încununat de succes. În cazul în care căpitanul Turner n-ar fi făcut acel ultim viraj la tribord, Schwieger n-ar fi avut nici o șansă de a-l prinde din urmă. Ba mai mult, acea unică torpilă chiar a funcționat. Sfidând experiența

proprie a lui Schwieger și rata de 60% eșecuri calculată de Marina germană, aceasta a făcut exact ceea ce trebuia să facă.

În plus, a lovit exact locul potrivit din coca Lusitaniei care a garantat dezastrul prin faptul că i-a permis apei de mare să umple buncărele longitudinale de la tribord și să producă astfel o înclinare fatală.[773] Nimeni dintre cei familiarizați cu construcția navelor și cu dinamica torpilelor nu și-ar fi închipuit că o singură torpilă putea scufunda o navă atât de mare precum Lusitania și cu atât mai puțin că putea face lucrul acesta în doar 18 minute. Atacul de mai devreme al lui Schwieger împotriva navei Candidate a necesitat o torpilă și mai multe proiectile trase de tunul său de punte; atacul său împotriva navei Centurion, care a avut loc mai târziu în aceeași zi, a necesitat două torpile. Și, cu aproape exact un an mai târziu, pe 8 mai 1916, avea să aibă nevoie de trei torpile pentru a scufunda vasul de linie Cymric al companiei White Star, care s-a menținut, chiar și așa, pe linia de plutire timp de 28 de ore. Toate cele trei nave erau micuțe în comparație cu dimensiunile Lusitaniei.

Chiar mai mult, Schwieger supraestimase viteza vaporului. Calculase 22 de noduri, când acesta, de fapt, se deplasa cu doar 18. Dac-ar fi apreciat viteza corect și ar fi tras la momentul potrivit așa cum reieșea din calcule, torpila ar fi lovit coca mai în spate, la mijlocul navei, existând posibilitatea să provoace astfel mai puține efecte catastrofice și, cu siguranță, într-o asemenea situație, numeroșii membri ai echipajului uciși pe loc în camera bagajelor ar fi supraviețuit, pentru a putea să ajute lansarea bărcilor de salvare. E posibil ca, în aceste circumstanțe, conducta cu aburi să nu fi cedat. Iar, dacă Turner ar fi fost capabil să mențină motoarele navei în funcțiune, poate c-ar fi ajuns la Queenstown, sau poate c-ar fi reușit să pună nava pe uscat, sau poate c-ar fi profitat chiar de extraordinara ei agilitate, pentru a întoarce și a ataca submarinul U-20 cu pintenul etravei.

La fel de plauzibilă este și varianta că, dacă Lusitania n-ar fi fost avariată într-un mod atât de vizibil, Schwieger ar fi revenit cu o a doua torpilă.

De fapt, singurul noroc în acea zi de vineri a fost vremea. Apa era nefiresc de liniștită, iar ziua, însorită și caldă. Chiar și în condițiile unui grad de agitație moderat al mării, supraviețuitorii n-ar fi fost capabili să se mențină

pe vâslele, și lăzile, și scândurile lor plutitoare, și, probabil, bărcile de salvare supraîncărcate s-ar fi scufundat și ele. Barca supraviețuitorului Ogden Hammond avea la bord 75 de oameni, la un moment dat; copastiile ei erau la doar două palme deasupra apei. Condițiile meteorologice favorabile din acea zi au salvat zeci de vieți, dacă nu chiar sute.

---

[743] Adnotare la telegrama lui Richard Webb către Cecil Spring-Rice, 11 mai 1915, „Lusitania Various Papers", în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[744] Horgan, Parnell to Pearse, p. 274.

[745] Horgan, Parnell to Pearse, p. 273.

[746] Horgan, Parnell to Pearse, p. 275.

[747] „Memorandum as to Master's Actions", 8 mai 1915, în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[748] Telegramă a lui Richard Webb către Cecil Spring-Rice, 11 mai 1915, „Lusitania Various Papers", în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[749] Scrisoare a lui Wesley Frost către William Jennings Bryan, 11 mai 1915, Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[750] Memorandum, „Statement of Captain W.A. Castle" („Declarația căpitanului W.A. Castle"), 14 mai 1915, Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[751] The Independent, 24 mai 1915.

[752] Copii ale decodărilor existente, scrise de mână, pot fi găsite în arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[753] Copii ale decodărilor existente, scrise de mână, pot fi găsite în arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[754] Copii ale decodărilor existente, scrise de mână, pot fi găsite în arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[755] Mărturie a lui William Thomas Turner, 15 iunie 1915, p. 4, „Investigation".

[756] Bailey & Ryan, The Lusitania Disaster, p. 143; telegramă a lui Wesley Frost către William Jennings Bryan, 9 mai 1915, în Foreign Relations. În telegrama sa, Frost citează declarația unui pasager, care începea astfel: „La ora 12 la prânz, nava a început să se deplaseze în zigzag… în largul coastelor irlandeze".

[757] Mărturie a lui William Thomas Turner, 15 iunie 1915, p. 15, „Investigation".

[758] Anexă la Raport, Arhivele Ministerului Transporturilor, MT 9/1326, „Investigation", p. 9.

[759] Anexă la Raport, Arhivele Ministerului Transporturilor, MT 9/1326, „Investigation", p. 7.

[760] Scrisoare a lui Norman H. Turner către Adolf Hoehling, 18 septembrie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[761] Memorandum al Directorului Departamentului de Istorie Navală, 25 octombrie 1972, în Arhivele Ministerului Apărării, DEFE/69/270 (Arhivele

Naționale ale Marii Britanii).

[762] Beesly, Room 40, p. 121.

[763] Articol și interviu asociat, Patrick Beesly, Diverse, 162, Articolul 2491, Muzeul Imperial al Războiului.

[764] Memorandum, „Lusitania – American Proceedings", în Arhivele Amiralității, ADM 1/8451/56 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[765] The Irish Independent, 7 mai 1955.

[766] Bisset, Commodore, p. 46.

[767] Liverpool Weekly Mercury, 15 mai 1915.

[768] Bailey și Ryan, The Lusitania Disaster, p. 101; Wood et al., The Sinking of the Lusitania, pp. 179–180.

[769] Ballard, Exploring the Lusitania, pp. 194–195. Cartea lui Ballard include numeroase fotografii captivante (pp. 152–191) cu ceea ce a rămas din Lusitania pe fundul apei, făcute în perioada în care a explorat epava, în 1993.

[770] Garzke et al., Titanic, pp. 260–261; Wood et al., The Sinking of the Lusitania, pp. 181–183, 187. Vezi și Anexă la Raport, în Arhivele Ministerului Transporturilor, MT 9/1326, „Investigation".

[771] Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 453.

[772] Depoziție a lui George Little, 15 mai 1915, „Depositions Removed from Trade Division Papers" („Depoziții scoase din documentele Diviziei Comerciale"), în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); Preston, Lusitania: An Epic Tragedy, p. 453.

[773] Garzke et al., Titanic, pp. 256–260, 263–267; Wood et al., The Sinking of the Lusitania, pp. 174–178, 186, 188.

WASHINGTON / BERLIN / LONDRA: ULTIMA GAFĂ

Timp de câteva zile după scufundarea Lusitaniei, președintele Wilson nu a spus nimic despre ea în public. S-a ocupat de treburile sale de rutină. A jucat golf sâmbătă dimineața după atac, s-a plimbat cu automobilul în acea după-amiază, a mers la biserică duminică dimineața. În timpul unei conversații, în biroul său, Wilson i-a spus secretarului, Joe Tumulty, că înțelegea că reacția lui rece ar fi putut să-i tulbure pe unii. „Dac-aș sta să mă gândesc la toate acele articole tragice, care apar zilnic în ziare, cu privire la Lusitania, cred c-ar trebui să văd roșu în fața ochilor cu fiecare ocazie, și mă tem că, atunci când mi se va cere să acționez în această privință, n-aș putea să fiu drept față de nimeni. Nu îndrăznesc să acționez nedrept și nu mă pot lăsa purtat de propriile mele sentimente pătimașe.“[774]

Simțind că Tumulty nu era de acord, Wilson a zis: „Presupun că-ți par indiferent, și rece, și aproape inuman, dar te înșeli, dragul meu prieten, căci am petrecut multe ore nedormite, gândindu-mă la tragedie. Mi-a stat pe suflet asemenea unui coșmar teribil. Pentru numele lui Dumnezeu, cum poate o națiune care se pretinde civilizată să pună la cale un lucru atât de oribil?“

Wilson credea că, dacă s-ar fi dus atunci în fața Congresului, ca să ceară o declarație de război, probabil c-ar fi obținut-o. Dar nu considera că națiunea era cu adevărat pregătită pentru acel tip de angajament. I-a spus lui Tumulty: „Dac-ar fi să îndemn acum la măsuri radicale, mă tem că n-am avea parte de nimic altceva decât de regrete și de inimi frânte“.

De fapt, în afara unei zgomotoase facțiuni pro-război, condusă de fostul președinte Roosevelt[775], America părea să împărtășească, în mare parte, reticența lui Wilson.[776] Furie, da, exista, însă nici o chemare clară la război, nici măcar din partea unor ziare care se dovediseră mai hotărâte de-a lungul istoriei, precum Louisville Courier-Journal sau Chicago Tribune. În statul

Indiana, ziare distribuite în comunități mai mici făceau apel la cumpătare și la sprijinirea președintelui, potrivit studiului unui istoric despre reacția Indianei la dezastru. „Cotidienele de șase și de opt pagini“ ale statului „și revistele săptămânale erau practic unite într-un singur cuget în privința speranței lor că avea să fie pace.“ La Casa Albă, soseau petiții ce recomandau prudență. Adunarea Legislativă a Statului Tennessee a votat o rezoluție care exprima încrederea în Wilson și făcea apel la rezidenții statului „să se abțină de la orice acte și declarații necumpătate“. Legislativul Louisianei și-a exprimat, și el, sprijinul prin vot și a avertizat că, în condițiile crizei aflate în desfășurare, „e nevoie de calm, deliberare, fermitate și de claritate în gândire din partea celor cărora li s-a încredințat puterea administrativă“. Studenții de la Colegiul Medical Rush din Chicago au intervenit, semnând cu toții o petiție care exprima „încredere în sagacitatea și răbdarea președintelui nostru“ și făcea apel la el să-și continue politica de neutralitate. Studenții stomatologi de la Universitatea din Illinois și-au făcut timp să acționeze în același fel.

Reacția populară germană la scufundarea Lusitaniei a fost jubilantă. Un ziar din Berlin a declarat ziua de 7 mai drept „ziua care a marcat sfârșitul supremației engleze asupra mărilor“ și a proclamat: „Englezii nu mai pot să protejeze comerțul și transporturile în propriile lor ape de coastă; cea mai mare, cea mai frumoasă și cea mai rapidă navă a lor a fost scufundată“[777]. Ataşatul militar al Germaniei de la Washington le-a spus reporterilor că decesele americanilor aflați la bord aveau să arate, în sfârșit, națiunii adevărata natură a războiului. „America nu știe care sunt condițiile“, a zis el. „Citiți despre mii de ruși sau germani omorâți și treceți peste aceste lucruri fără urmă de tulburare. Acest eveniment vă va lămuri cum stau lucrurile.“[778]

Wilson a păstrat tăcerea până în seara zilei de luni, 10 mai, când s-a dus la Philadelphia să țină un discurs care fusese programat mai înainte, în fața a 4 000 de oameni care tocmai deveniseră cetățeni ai Statelor Unite. O văzuse pe Edith în acea după-amiază și, când a ajuns la Philadelphia, se afla încă sub impactul emoțional tulburător al acelei întâlniri. În discursul său, a vorbit despre importanța Americii ca forță menită să cultive pacea în lume

și despre necesitatea ca națiunea să-și păstreze tăria, chiar și în fața tragediei Lusitaniei. A folosit o ciornă, nu un text finisat, și a improvizat pe măsură ce înainta, aceasta nefiind cea mai bună abordare, dată fiind starea lui emoțională. „Există situații în care un om e prea mândru ca să lupte“, a zis el în fața auditoriului. „Există situații în care o națiune are atât de multă dreptate, încât nu are nevoie să-i convingă pe alții prin forță că are dreptate.“[779]

Erau sentimente înălțătoare, dar expresia „prea mândru ca să lupte“ a rămas fără ecou. America nu voia să meargă la război, dar faptul de a fi prea mândru ca să lupte nu avea nimic de-a face cu acest lucru. Un republican pro-război, senatorul Henry Cabot Lodge, a numit-o „probabil cea mai nefericită expresie pe care [Wilson] a născocit-o vreodată“[780].

Wilson i-a spus lui Edith că vorbise într-o stare de tulburare emoțională provocată de dragostea lui pentru ea. Într-o scrisoare compusă marți dimineața, el scria: „Nu știu exact ce-am spus la Philadelphia (mergând pe stradă, în amurg, m-am trezit că eram puțin confuz, nereușind să-mi dau seama în mod clar dacă eram la Philadelphia sau la New York!), deoarece mi-era inima foarte zbuciumată ca urmare a minunatei întâlniri de ieri și a farmecului pătrunzător și dulcеții acelui bilețel pe care mi l-ai lăsat; dar multe alte lucruri au devenit clare în mintea mea“[781].

Pe tot parcursul acelei zile de marți, Wilson a lucrat la un mesaj de protest referitor la Lusitania, pe care plănuia să-l trimită în Germania. Bătând la mașina sa de scris portabilă marca Hammond, a căutat să găsească tonul potrivit – ferm și direct, însă nu belicos. Până miercuri seara, a terminat. I-a scris lui Edith: „Tocmai am făcut ultimele corecturi la nota noastră diplomatică adresată Germaniei, iar acum mă întorc să vorbesc cu tine – cu câtă bucurie! Sunt încredințat c-ai fost alături de mine toată seara, întrucât un sentiment straniu de pace și dragoste m-a cuprins în timp ce lucram.“[782]

Wilson a trimis nota, în ciuda obiecției Secretarului de Stat Bryan, care a fost de părere că, pentru a fi cu adevărat corecte și neutre, Statele Unite ar fi trebuit să trimită un mesaj de protest și Marii Britanii, condamnând amestecul acesteia în relațiile comerciale. Wilson a refuzat să facă așa ceva.

În nota respectivă, a menționat nu numai Lusitania, ci și Falaba și moartea lui Leon Thrasher, bombardarea vasului Cushing și atacul împotriva petrolierului Gulflight. Referindu-se la ceea ce numea „libertatea sacră a mărilor“[783], a descris felul în care submarinele, atunci când erau folosite împotriva navelor comerciale, reprezentau, prin natura lor, arme care violau „multe principii sacre ale dreptății și umanității“. A cerut Germaniei să dezavueze atacurile, să ofere compensațiile necesare și să ia măsurile care se impuneau, pentru a garanta că astfel de lucruri nu s-ar mai fi întâmplat în viitor. Dar a avut grijă, de asemenea, să menționeze „legăturile speciale de prietenie“ care existau de multă vreme între America și Germania.

Protestul lui Wilson – așa-numita Primă Notă referitoare la Lusitania – a fost salva de debut în ceea ce avea să devină un război de doi ani purtat pe hârtie, abundând în proteste ale Statelor Unite și în răspunsuri germane, război care s-a desfășurat pe un fundal de noi atacuri împotriva unor nave neutre și dezvăluiri despre faptul că spioni germani operau în America. Wilson a făcut tot ce a putut pentru a menține America neutră în actele și în spiritul ei, dar Secretarul de Stat Bryan a considerat că președintele nu se străduia suficient și a demisionat, pe 8 iunie 1915. Demisia lui a atras o condamnare generală, unii editorialiști comparându-l cu Iuda Iscarioteanul și cu Benedict Arnold[784]. Ziarul News-Times din Goshen, Indiana, a afirmat: „Crucea de Fier[785] a mai fost acordată de kaiser pentru servicii mai mici decât cel pe care i l-a făcut domnul Bryan“[786]. Într-o scrisoare către Edith Galt, Wilson însuși l-a caracterizat pe Bryan drept un „trădător“.[787] L-a înlocuit cu al doilea om ca importanță din Departamentul de Stat, subsecretarul Robert Lansing care, la momentul respectiv, ajunsese să tânjească după război.

Cu toate acestea, Wilson avea de ce să se bucure. Într-o scrisoare datată 29 iunie 1915, Edith a acceptat, în cele din urmă, să se mărite cu el. S-au căsătorit pe 18 decembrie 1915, în cadrul unei ceremonii simple ținute la Casa Albă. Târziu, în aceeași noapte, cuplul a plecat în luna de miere, mergând cu un tren privat la Hot Springs, în Virginia. Au luat o cină târzie, mâncând salată cu pui. Când trenul a oprit în gară, a doua zi dimineața devreme, din întâmplare, agentul din cadrul Serviciului Secret care-l păzea pe Wilson, Edmund Starling, s-a uitat în salonul vagonului și, după cum va

scrie mai târziu Starling, a văzut „o persoană cu joben, frac și pantaloni gri de zi, care stătea cu spatele la mine, cu mâinile în buzunare, dansând o gigă veselă“[788].

În timp ce Starling privea, Wilson, care nu-și dăduse seama de prezența lui, a bătut din călcâie în aer și a cântat: „Ah, păpușă frumoasă! Ah, tu, mare și minunată păpușă frumoasă!“

Campania dusă de Germania cu submarinele a fost când mai intensă, când mai slabă, în funcție de creșterea și descreșterea influenței diferitelor facțiuni din guvernul german, care fie susțineau, fie se opuneau războiului cu submarinele împotriva navelor comerciale. Însuși kaiserul Wilhelm și-a exprimat o anumită repulsie față de atacurile împotriva navelor de linie cu pasageri. În februarie 1916, i-a spus amiralului Scheer, comandantul Flotei: „Dacă aș fi căpitanul unui submarin, eu n-aș torpila niciodată o navă știind că la bord se află femei și copii“[789]. Simțindu-se frustrat, Secretarul de Stat Alfred von Tirpitz, cel mai important susținător din Germania al războiului fără restricții, a demisionat în luna următoare. În urma demisiei, a primit o notă în care ultima persoană la care s-ar fi așteptat își exprima simpatia față de el – Jacky Fisher, fostul șef al Statului-Major al Forțelor Navale britanice. „Dragul meu Tirps“, începea mesajul. Apoi, Fisher îl îndemna pe Tirpitz să „se înveselească“ și-i spunea: „Ești singurul marinar german care înțelege Războiul! Omoară-ți inamicul, fără să fii tu însuți omorât. Nu-ți reproșez afacerea cu submarinul. Aș fi făcut același lucru eu însumi, doar că idioții noștri din Anglia nu m-au crezut, când le-am spus. Ei! Cu bine!“[790]

Încheia cu formula sa obișnuită: „Al tău până o-nghețа iadul, Fisher“.

În acea lună iunie din 1916, kaiserul a emis un ordin care interzicea atacurile împotriva tuturor navelor mari de pasageri, chiar și cele împotriva navelor care erau, în mod evident, britanice. A mers și mai departe, ordonând atât de multe restricții cu privire la cum și unde puteau comandanții de submarine să atace nave, încât, în semn de protest, Marina germană și-a suspendat toate operațiunile împotriva navelor comerciale din apele britanice.

Lusitania, însă, a rămas un motiv de conflict. Protestele președintelui Wilson nu au reușit să genereze un răspuns pe care acesta să-l considere satisfăcător – spre deliciul directorului spionajului naval britanic, „Clipitorul“ Hall, care susținea că orice întârziere în rezolvarea situației privitoare la Lusitania era „în avantajul cauzei Aliaților“[791].

Kapitänleutnant Schwieger a făcut ce ținea de el pentru a înrăutăți relațiile dintre America și Germania.[792] La 4 septembrie 1915, într-o patrulă în cursul căreia a scufundat zece nave cu aburi și un barcaz cu patru catarge, el a torpilat vasul de linie Hesperian, omorând 32 de pasageri și membri ai echipajului.

În mod clar, Hesperian pleca din Marea Britanie, îndreptându-se către New York, deci erau puține șanse ca nava să transporte muniție sau alte mărfuri de contrabandă. Încărcătura sa includea și cadavrul unei victime de pe Lusitania, Frances Stephens, o canadiancă bogată care era transportată, în sfârșit, acasă, la Montréal.

Wilson a fost reales în 1916. A jucat golf aproape în fiecare zi, adeseori cu noua doamnă Wilson. Au jucat chiar și pe zăpadă: agentul Starling, din cadrul Serviciului Secret, a vopsit mingile de golf în roșu, ca să se vadă mai bine. Mergeau cu automobilul prin zone rurale, o manieră de a petrece timpul liber pe care Wilson o adora. Căsătoria l-a înviorat și i-a ușurat singurătatea. Asemenea fostei doamne Wilson, Edith a devenit un sfetnic de încredere, care asculta variantele provizorii ale discursurilor lui, critica diversele note adresate Germaniei și-i oferea sfaturi, din când în când.

În afara Casei Albe, numeroasele note adresate Germaniei de către Wilson și răspunsurile lor au devenit ținta ironiilor, de exemplu, atunci când un editorialist a scris: „Stimate Kaiser: în ciuda corespondenței precedente pe această temă, o altă navă cu cetățeni americani la bord a fost scufundată. În aceste circumstanțe, ne simțim constrânși să vă informăm, într-un spirit de nețărmurită prietenie, că o repetare a incidentului va impune, în mod necesar, trimiterea unei alte note către guvernul mult stimat și iubitor de pace al Majestății Voastre.“[793]

Nu mai departe de luna decembrie 1916, Wilson credea că mai putea menține America neutră și, chiar și mai mult, că el însuși putea să joace rolul de mediator capabil să faciliteze negocierea unui acord de pace. Drept consecință, s-a simțit îmbărbătat, când, în acea iarnă, Germania a declarat că era posibil să ia în considerare încercarea de a face pace cu Marea Britanie – în anumite condiții. Marea Britanie a respins propunerea fără să stea pe gânduri, descriind-o ca pe o tentativă germană de declarare a victoriei, dar lui Wilson acest lucru i-a oferit cel puțin speranța că puteau să aibă loc viitoare negocieri. Ambasadorul Germaniei în Statele Unite, contele Johann-Heinrich von Bernstorff, i-a întărit optimismul lui Wilson, semnalând faptul că Germania era, într-adevăr, dispusă la discuții în vederea instaurării păcii.

Însă Bernstorff tindea să fie mai optimist decât era îndreptățit să fie, în lumina faptelor, și avea doar o înțelegere limitată cu privire la o nouă și dramatică schimbare în modul de a gândi al propriului său guvern.

În Germania, o schimbare paradoxală era în curs de desfășurare. Tocmai când liderii ei păreau să se orienteze către pace, tabăra din cadrul guvernului care susținea războiul submarin total a câștigat teren. Era vorba de oficialități militare care încercau acum să obțină autoritatea de a scufunda toate navele comerciale intrate în zona de război, neutre sau nu – chiar și vasele americane. Schimbarea a fost determinată, în parte, de entuziasmul opiniei publice din Germania, care, îngrozită de carnagiul din tranșee, ajunsese să perceapă submarinul ca pe o armă miraculoasă – o Wunderwaffe –, care, dac-ar fi fost folosită într-un război total împotriva Marii Britanii, ar fi dus la îngenuncherea rapidă a acesteia. Acest lucru a coincis cu o schimbare fundamentală în materie de gândire navală germană, în care Schwieger și submarinul U-20 au jucat un rol important.

De-a lungul toamnei anului 1916, Schwieger și-a continuat performanța exemplară în calitate de comandant de submarin, scufundând navă după navă, dar, la începutul acelui noiembrie, a dat de necaz. Întorcându-se dintr-o patrulare de trei săptămâni în zona „Apropierii dinspre Vest“, submarinul său a eșuat, pe ceață, la circa șase metri de țărmul danez. A cerut ajutor prin radio. Răspunsul a fost copleșitor. Amiralul Scheer a ordonat să fie trimise

distrugătoare la fața locului, care să încerce să tragă submarinul U-20 din locul unde se blocase, și a trimis și o întreagă escadră de luptă – crucișătoare și cuirasate –, care să-i furnizeze protecție. Cu toate acestea, submarinul U-20 a rămas împotmolit. Lui Schwieger i s-a ordonat să distrugă submarinul, pentru ca vasul să nu cadă în mâini inamice. A făcut să explodeze două torpile chiar în prora. Dacă intenția lui fusese aceea de a nimici submarinul, atunci a eșuat. Prora i-a fost distrusă, dar restul submarinului și tunul au rămas intacte, afundate în nisip până la o adâncime de patru metri și jumătate, pe deplin vizibile de pe țărm.

Între timp, la Londra, Camera 40 a început să primească mesaje radio interceptate, care indicau că se petreceau lucruri ieșite din comun. În jurnalul Camerei 40, s-a menționat, „Multă agitație & activitate“[794]. Amiralitatea a trimis la fața locului un submarin, al cărui comandant a găsit patru cuirasate și a reușit să torpileze două dintre ele, avariindu-le pe amândouă, dar nereușind să scufunde nici unul.

Episodul s-a dovedit a avea un efect cristalizator asupra strategiei navale germane. La început, kaiserul Wilhelm i-a reproșat amiralului Scheer faptul că pusese atât de multe nave în pericol pentru doar un singur submarin. Însă Scheer i-a replicat că forța navală reprezentată de submarine luase locul Flotei, ca principală armă ofensivă a Marinei germane. Flota, care stătea ascunsă în bazele ei, după toate aparențele așteptând marea bătălie, nu realizase nimic. Prin urmare, i-a spus Scheer lui Wilhelm, Flota „va trebui să se dedice unei singure misiuni – aceea de a duce submarinele în larg în siguranță și de a le aduce înapoi acasă în siguranță“[795]. Scheer a susținut că submarinul U-20 avea o importanță specială, deoarece, dacă Marinei Regale i s-ar fi permis să distrugă sau să captureze submarinul care scufundase Lusitania, „aceasta ar fi reprezentat cea mai bună veste pentru guvernul britanic“.

I-a spus lui Wilhelm că, dacă era vorba să-și păstreze cutezanța – „înflăcărarea“ –, echipajele submarinelor aveau nevoie să fie pe deplin asigurate că n-ar fi fost abandonate, în cazul în care întâmpinau dificultăți. „Pentru noi,“ – a declarat Scheer – „fiecare submarin este atât de important,

încât merită să punem în pericol întreaga Flotă disponibilă, pentru a-i asigura submarinului asistență și sprijin.“[796]

Flota de submarine a Germaniei dobândise deja un nivel de putere care-i conferea, în sfârșit, potențialul de a deveni o forță cu adevărat înfricoșătoare. Dacă în mai 1915, Marina avea doar 30 de submarine, până în 1917, avea peste 100, multe dintre ele mai mari și mai puternice decât submarinul U-20 al lui Schwieger și având mai multe torpile. Cu această nouă flotă robustă, care acum era gata de luptă, presiunea de-a o folosi la potențialul maxim creștea în mod constant.

Un amiral german, Henning von Holtzendorff, a venit cu un plan atât de irezistibil, încât a reușit să-i facă pe susținătorii și pe oponenții războiului fără restricții să cadă de acord. Dând frâu liber submarinelor Germaniei și îngăduindu-le căpitanilor acestora să scufunde orice vas care intra în „zona de război“, Holtzendorff avea de gând să încheie războiul în șase luni. Nu cinci, nu șapte, ci șase. A socotit că, pentru a avea succes, planul trebuia să fie pus în aplicare începând cu 1 februarie 1917, nici o zi mai târziu. Nu conta că America urma să fie atrasă în război sau nu prin această campanie, susținea el, căci războiul avea să se termine înainte ca forțele americane să poată fi mobilizate. Planul, asemenea echivalentului său teritorial, așa-numitul plan Schlieffen, era un model de gândire metodică germană, cu toate că nimeni nu părea să-și dea seama că și acesta conținea o doză mare de autoiluzionare. Holtzendorff se lăuda: „Garantez, pe cuvântul meu de ofițer naval, că nici un american nu va pune piciorul pe Continent!“[797]

Principalii conducători civili și militari ai Germaniei s-au reunit la castelul kaiserului Wilhelm de la Pless, pe 8 ianuarie 1917, pentru a discuta planul, iar, în seara următoare, Wilhelm, în calitatea sa de comandant militar suprem, a semnat un ordin de punere a sa în aplicare, o decizie care avea să se dovedească una dintre cele mai dezastruoase din timpul întregului război. Pe 16 ianuarie, Ministerul de Externe german i-a trimis un anunț referitor la noua campanie ambasadorului Bernstorff de la Washington, cu instrucțiuni adresate acestuia de-a i-l înmâna Secretarului Lansing pe 31 ianuarie, cu o zi înaintea începerii noii campanii. Momentul ales pentru înmânarea mesajului a reprezentat un afront la adresa președintelui Wilson: nu-i lăsa

nici o posibilitate de protest sau de negociere, iar faptul s-a petrecut când Bernstorff promova ideea că Germania chiar își dorea pacea.

Wilson a fost indignat, dar a ales să nu vadă în declarație însăși o justificare suficientă pentru război. Ceea ce el încă nu știa era faptul că mai exista un al doilea mesaj, ultrasecret, atașat telegramei pe care o primise Bernstorff, și că ambele telegrame fuseseră interceptate și transmise diviziei de spionaj a „Clipitorului“ Hall, din vechea clădire a Amiralității de la Londra, care deja supraveghea o a doua, deosebit de sensibilă componentă operativă a Camerei 40 – interceptarea comunicațiilor diplomatice, atât a celor germane, cât și, accidental, a celor americane.

Primul dintre oamenii lui Hall care și-a dat seama de importanța celei de-a doua telegrame a fost unul dintre cei mai buni spărgători de coduri, comandantul-locotenent Nigel de Grey. În dimineața zilei de 17 ianuarie 1917, într-o miercuri, Hall și un alt coleg se ocupau de chestiuni de rutină, când de Grey a intrat în birou.

„D.I.D.[798],“ – a început el, folosind acronimul pentru Director al Diviziei de Spionaj – „vrei să bagi America în război?“[799]

„Da, băiete“, i-a răspuns Hall. „De ce?“

De Grey a zis că sosise un mesaj care era „destul de surprinzător“. Fusese interceptat în ziua precedentă și De Grey nu reușise încă să citească textul întreg, dar atâta cât descifrase până în acel moment aproape că părea prea deplasat, pentru a fi plauzibil.

Hall a citit decriptarea parțială de trei sau patru ori, în tăcere. „Nu-mi amintesc un moment în care să fi fost mai exaltat“, a scris el mai târziu.

Dar la fel de repede și-a dat seama că natura cu totul remarcabilă a mesajului presupunea o provocare. Divulgarea imediată a mesajului nu numai c-ar fi pus în pericol secretul existenței Camerei 40, ci ar fi ridicat, în

același timp, semne de întrebare cu privire la credibilitatea mesajului, care propunea ceva ce, cu siguranță, avea să provoace scepticism.

Telegrama provenea de la ministrul de Externe al Germaniei, Arthur Zimmermann, și era scrisă într-un cod nou, cu care Camera 40 nu era familiarizată. Procesul de traducere a textului într-o engleză coerentă era lent și dificil, însă, treptat, ieșiseră la iveală elementele esențiale ale mesajului, asemenea unei fotografii prelucrate într-o cameră obscură. Mesajul conținea dispoziții către ambasadorul Germaniei în Mexic de a-i oferi președintelui mexican, Venustiano Carranza, o alianță care să intre în vigoare, dacă noua campanie a submarinelor ar fi atras America în război. „Războiți-vă împreună“, propunea Zimmerman. „Faceți pace împreună.“[800] În schimb, Germania urma să ia măsurile necesare pentru a ajuta Mexicul să acapareze teritorii care mai înainte se aflaseră sub stăpânirea sa – „teritorii pierdute“ – în statele americane Texas, New Mexico și Arizona.

Hall nu avea nici o îndoială cu privire la importanța telegramei. „Ăsta s-ar putea să fie un lucru foarte mare,“ – i-a spus el lui De Grey – „posibil cel mai mare lucru din tot războiul. Pentru moment, nici un suflet din afara acestei camere nu trebuie să afle absolut nimic.“[801] Iar în această categorie intrau chiar și superiorii lui Hall de la Amiralitate.

Hall spera că putea să evite pe deplin dezvăluirea telegramei. Exista o șansă ca, prin ea însăși, declarația Germaniei de război submarin fără restricții să-l convingă pe președintele Wilson că sosise vremea războiului. Speranțele lui Hall au luat avânt pe 3 februarie 1917, când Wilson a rupt relațiile diplomatice cu Germania și i-a ordonat ambasadorului Bernstorff să plece. Însă Wilson nu a mers până acolo încât să solicite intrarea în război. Într-un discurs ținut în acea zi, Wilson a declarat că nu putea să creadă că Germania intenționa, cu adevărat, să atace orice navă care ar fi pătruns în zona de război și a adăugat: „Chiar și acum, doar niște acte fățișe din partea lor m-ar putea face să cred acest lucru“[802].

Hall și-a dat seama că sosise timpul pentru acțiune – că trebuia să facă în așa fel încât telegrama să ajungă în mâinile americanilor, totodată protejând secretul Camerei 40.[803] Prin câteva șiretlicuri, el a reușit să obțină de la un

angajat al oficiului de telegraf mexican o copie a telegramei, în forma în care aceasta fusese primită în Mexic, îngăduind astfel ca Marea Britanie să pretindă că obținuse telegrama folosind tehnici convenționale de spionaj. Pe 24 februarie 1917, ministrul de Externe al Marii Britanii i-a prezentat în mod oficial ambasadorului Statelor Unite, Page, o copie tradusă integral a telegramei.

Wilson a vrut să dea publicității textul imediat, dar Secretarul de Stat Lansing l-a sfătuit să n-o facă, insistând ca mai întâi să obțină, dincolo de orice îndoială, confirmarea că mesajul era unul autentic. Wilson a fost de acord să aștepte.

În aceeași zi, a apărut știrea că o navă de pasageri a companiei Cunard, Laconia, fusese scufundată în largul coastelor Irlandei, ca urmare a faptului că fusese lovită de două torpile. Printre morți, se aflau și o mamă din Chicago și fiica acesteia. Edith Galt Wilson le cunoscuse pe amândouă.

Wilson și Lansing au hotărât să facă în așa fel, încât telegrama să ajungă la Associated Press, iar, în dimineața zilei de 1 martie 1917, știrea a ajuns pe prima pagină a ziarelor din America. Scepticii au declarat imediat că era un fals ticluit de britanici, întocmai cum Lansing și „Clipitorul“ Hall se temuseră că avea să se întâmple. Lansing se aștepta ca Zimmerman să nege mesajul, forțând, așadar, Statele Unite fie să divulge sursa, fie să păstreze tăcerea și să insiste ca națiunea să aibă încredere în președinte.

Dar Zimmerman l-a surprins. Vineri, 2 martie, în timpul unei conferințe de presă, Zimmerman însuși a confirmat că el trimisese telegrama. „Recunoscând adevărul,“ – scria Lansing – „a gafat într-o manieră cât se poate de uluitoare pentru un om implicat în jocurile de culise internaționale. Sigur că mesajul însuși era o dovadă de prostie, dar simpla recunoaștere a faptului că mesajul îi aparținea a fost o dovadă de prostie mult mai mare.“[804]

Dezvăluirea faptului că Germania spera să atragă Mexicul de partea sa într-o alianță, promițându-i drept recompensă teritorii ale Statelor Unite, era în sine provocatoare, însă a fost urmată duminică, 18 martie, de știrea că submarinele germane scufundaseră încă trei nave americane, fără avertisment. (Pentru a spori sentimentul de cataclism global, o rebeliune populară care cuprinsese Rusia – așa-numita Revoluție din Februarie – pricinuise abdicarea țarului Nicolae pe 15 martie și umpluse ziarele din ziua următoare cu știri despre violențele care aveau loc pe străzile capitalei de atunci a Rusiei, Petrograd.) O deplasare tectonică s-a produs atunci în starea de spirit a națiunii. Presa cerea intrarea în război, imediat. Potrivit istoricului Barbara Tuchman: „Toate aceste ziare susținuseră cu înflăcărare neutralitatea, până când Zimmermann a tras o săgeată în aer și a doborât neutralitatea ca pe o rață moartă“[805].

Secretarul de Stat Lansing jubila. „Poporul american este, în sfârșit, pregătit să se lupte cu Germania, slavă Domnului“, a scris el într-un memorandum personal, în care dezvăluia o vagă dorință de vărsare de sânge. „S-ar putea să dureze doi sau trei ani“, a scris Lansing. „S-ar putea să dureze chiar cinci ani. Prețul s-ar putea să fie un milion de americani; s-ar putea să fie cinci milioane. Oricât de mult ar dura, oricât de mari ar fi costurile în termeni de oameni, trebuie să mergem până la capăt. Sper și cred că președintele va vedea lucrurile în felul acesta.“[806]

Wilson și-a reunit Cabinetul pe 20 martie 1917 și le-a pretins tuturor membrilor să-și spună punctul de vedere. Au intervenit cu toții, pe rând. Toți au spus că sosise timpul războiului; cei mai mulți au convenit că, de fapt, exista deja o stare de război între America și Germania. „Probabil că am fost vehement,“ – a scris Lansing – „de vreme ce președintele mi-a cerut să vorbesc mai încet, ca să nu audă nimeni de pe coridor.“[807]

După ce a vorbit fiecare, Wilson le-a mulțumit, însă nu a lăsat să transpară nici un indiciu referitor la ce urma să facă.

A doua zi, a trimis o cerere Congresului, în care solicita convocarea unei ședințe speciale pe data de 2 aprilie. Și-a pregătit discursul, bătând iar la mașina sa de scris portabilă marca Hammond. Ike Hoover, ușierul de la Casa Albă, i-a spus unui alt membru al personalului că, judecând după

starea de spirit a lui Wilson, acesta „urma să dea de pământ cu Germania la discursul din fața Congresului. Nu l-am văzut niciodată mai iritat. E prost dispus, nu se simte bine și are o durere de cap.“[808]

Ca să prevină scurgerile de informații, Wilson i-a cerut lui Hoover să aducă el personal discursul la biroul de tipărire, în dimineața de 2 aprilie. În aceeași zi, au sosit vești că un submarin german mai scufundase încă o navă americană, Aztec, omorând 28 de cetățeni americani. Wilson spera să vorbească în acea după-amiază, însă au intervenit diverse proceduri în Congres și nu a fost chemat să vorbească până seara. A părăsit Casa Albă la ora 20:20; Edith pornise către Capitoliu cu zece minute mai devreme.

Afară era o ploaie de primăvară, lină și înmiresmată; străzile licăreau de la lămpile împodobite, aflate de-a lungul Bulevardului Pennsylvania. Cupola Capitoliului era luminată pentru prima oară în istoria clădirii. Secretarul Trezoreriei, William McAdoo, care era și ginerele lui Wilson, avea să-și amintească mai târziu, despre cupola iluminată, că „se înfățișa într-o splendoare solemnă, pe fondul cerului întunecat și ploios“[809]. În ciuda ploii, sute de bărbați și femei s-au aliniat de-a lungul bulevardului. Și-au scos pălăriile și priveau cu chipuri sumbre cum președintele trecea încet în automobilul său, înconjurat de soldați călare, un semn cum nu se putea mai clar a ceea ce avea să urmeze. Copitele loveau ferm caldarâmul și confereau procesiunii un aer de funeralii de stat.

Wilson a sosit la ora 20:30 la Capitoliu, care era foarte bine păzit de alți soldați călare, de Serviciul Secret, de inspectori ai Poștei și de poliția orașului. Trei minute mai târziu, președintele Camerei Reprezentanților a anunțat cu glas tare: „Președintele Statelor Unite“. Uriașa sală a explodat în urale și aplauze. Mici steaguri americane fluturau pretutindeni, precum aripile unor păsări. Tumultul a continuat timp de două minute, după care s-a potolit, permițându-i lui Wilson să înceapă.

A vorbit în maniera sa directă și calmă, cu care națiunea se familiarizase și pe care ascultătorii o descriau adeseori drept profesorală. Vocea lui nu trăda nimic din ceea ce era pregătit acum să ceară Congresului. La început, și-a ținut ochii pe text, dar, pe măsură ce avansa, își ridica privirea din când în când, pentru a sublinia câte un aspect anume.

A descris comportamentul Germaniei drept unul care nu reprezenta „practic nimic altceva decât un război împotriva Guvernului Statelor Unite și a poporului american“. A rezumat tentativele de spionaj din trecut ale Germaniei și a făcut trimitere la telegrama lui Zimmermann, a înfățișat în termeni măreți lupta pe care America urma s-o poarte. „Lumea“ – a spus el – „trebuie să fie sigură pentru democrație.“[810]

În replică la cuvintele acestea, au început să se audă aplauze lente și puternice din partea unui singur om. John Sharp Williams, senator democrat de Mississippi, și-a împreunat mâinile „în mod solemn, emfatic“[811], potrivit unui reporter de la The New York Times. În momentul următor, ideea că acela reprezenta elementul central al discursului lui Wilson și că rezuma tot ceea ce America putea spera să împlinească a devenit, dintr-odată, clară în mintea celorlalți senatori și reprezentanți, și o mare hărmălaie de strigăte și de aplauze a umplut încăperea.

Remarcile lui Wilson au căpătat forță și amploare. Avertizând cu privire la „numeroasele luni de încercări grele și sacrificii care urmau“, el a declarat că America era gata să poarte o luptă în numele tuturor națiunilor.

„Unei astfel de misiuni, putem să ne dedicăm viețile și averile, tot ceea ce suntem și tot ceea ce avem, cu mândria celor care știu că a sosit ziua în care America își asumă privilegiul de a-și vărsa sângele și de a-și folosi puterea pentru principiile care i-au dat naștere și i-au oferit fericirea și pacea pe care le-a prețuit. Avându-l pe Dumnezeu de partea ei, nu poate acționa decât așa.“

A urmat nebunia. Toți s-au ridicat brusc în picioare. Steaguri fluturau. Oameni ovaționau, fluierau, strigau, plângeau. Wilson vorbise timp de 36 de minute; nu menționase nici măcar o dată numele Lusitania. A părăsit în grabă sala.

Au trecut patru zile până când ambele camere ale Congresului au aprobat o rezoluție de intrare în război. În această perioadă, ca și cum s-ar fi străduit într-adins să se asigure că nici un american nu avea îndoieli de ultim moment, submarinele au scufundat două nave comerciale americane, omorând cel puțin 11, dacă nu și mai mulți cetățeni americani. Congresului

i-a trebuit atât de mult timp nu fiindcă s-ar fi pus problema dacă rezoluția avea să treacă sau nu, ci fiindcă toți senatorii și deputații înțeleseseră că era un moment de mare importanță și voiau ca observațiile lor să rămână imprimate pentru totdeauna în memoria colectivă. Wilson a semnat rezoluția la ora 13:18, pe 6 aprilie 1917.

Din punctul de vedere al lui Winston Churchill, faptul ar fi trebuit să se petreacă mai demult. În istoria sa scrisă sub formă de memorii, Criza mondială, 1911–1918, el spunea, cu privire la Wilson: „Ceea ce s-a făcut în aprilie 1917 ar fi putut să se facă în mai 1915. Și, dacă s-ar fi făcut atunci, cu cât s-ar fi scurtat măcelul; de câtă durere cumplită am fi fost scutiți; câte distrugeri, câte catastrofe ar fi fost preîntâmpinate; în câte milioane de case un scaun gol ar fi fost astăzi ocupat; cât de diferită ar fi lumea ruinată, în care sunt condamnați să trăiască deopotrivă biruitori și biruiți?“[812]

Întâmplarea a făcut că America a intrat în război exact la timp. Noua campanie a Germaniei, de război submarin fără restricții, reușise să aibă un grad alarmant de succes, cu toate că faptul cu pricina fusese ținut secret de oficialitățile britanice. Amiralul american William S. Sims a aflat adevărul când s-a dus în Anglia, să-i întâlnească pe liderii navali britanici, pentru a planifica participarea Statelor Unite la războiul pe mare. Ceea ce a descoperit l-a șocat pe Sims. Submarinele germane scufundau nave într-un ritm atât de rapid, încât oficialii Amiralității preziceau, în secret, că Marea Britanie avea să fie forțată să capituleze până la 1 noiembrie 1917. În aprilie, luna cea mai rea din acest punct de vedere, orice navă care părăsea Marea Britanie avea o șansă de unu la patru să fie scufundată. La Queenstown, consulul Statelor Unite, Frost, a observat o sporire extraordinară a efectelor noii campanii: într-un singur interval de 24 de ore, echipajele a șase nave torpilate ajunseseră la țărm.[813] Amiralul Sims a raportat către Washington: „Pe scurt, consider că pierdem războiul, în momentul de față“[814].

Peste doar zece zile, Marina Statelor Unite a mobilizat o escadră de distrugătoare. Au plecat de la Boston pe 24 aprilie. Nu multe dintre ele. Doar șase. Dar semnificația plecării lor nu a scăpat nimănui.

În dimineața zilei de 4 mai 1917, oricine stătea în zona Capului Vechi de la Kinsale ar fi avut o priveliște extraordinară. Mai întâi, departe, la orizont, au apărut șase dâre de fum negru. Ziua era neobișnuit de senină, marea de un albastru intens, dealurile de smarald, totul semăna foarte mult cu o anumită zi din urmă cu doi ani. Treptat, navele au început să se vadă tot mai clar. Asemenea unor viespi, cu cocile lor lungi și suple, erau nave care nu mai fuseseră văzute până atunci în acele ape. Se apropiau în coloană, fiecare arborând câte un steag american mare. Pentru sutele de privitori adunați deja pe țărm, mulți dintre aceștia având și ei steaguri americane, era o priveliște pe care n-aveau s-o uite niciodată și în care distingeau o semnificație majoră. Aceia erau descendenții coloniștilor, care se întorceau acum, când Marea Britanie era la ananghie, moment surprins într-o pictură de Bernard Gribble, care avea să devină de îndată celebră, Întoarcerea vasului Mayflower[815]. Steaguri americane împodobeau case și edificii publice. Un distrugător britanic, Mary Rose, a ieșit în întâmpinarea navelor care se apropiau, cu mesajul: „Bun venit drapelului american“. La care, comandantul american i-a răspuns: „Mulțumim, suntem bucuroși să avem parte de compania dumneavoastră“[816].

Pe data de 8 mai, distrugătoarele și-au început primele patrulări, la doar o zi după comemorarea celor doi ani trecuți de la scufundarea Lusitaniei.[817]

---

[774] The New York Times, 15 noiembrie 1921.

[775] E vorba de Theodore (Teddy) Roosevelt, Jr. (1858–1919), președinte al Statelor Unite în două mandate succesive, 1901–1909. (n. trad.)

[776] Colegiul Medical Rush, Rezoluție, 16 mai 1915; Colegiul de Stomatologie de la Universitatea din Illinois, Rezoluție, 11 mai 1915; Consiliul de Stat din Tennessee, Rezoluție – toate în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park); Cooper, Vanity of Power, pp. 33–34; Cummins, „Indiana's Reaction“ („Reacția statului Indiana“), pp. 13, 15, 17. Vreau doar să spun

cât de revigorant a fost pentru mine să citesc rezoluția statului Louisiana, în lumina agitației din politica americană, din momentul în care am terminat de scris această carte: „O astfel de criză, precum cea cu care se confruntă acum țara noastră, cere stăpânire de sine, deliberare, fermitate și precizie în gândire din partea celor cărora li s-a încredințat puterea executivă. Prin providența divină, această țară are un asemenea conducător, în persoana lui Woodrow Wilson… care, alături de consilierii săi, a dat dovadă într-un mod atât de vizibil de echilibrul și curajul, de marea umanitate ce reflectă sentimentul compatrioților lui loiali.“ Rezoluție, 20 mai 1915, Legislativul statului Louisiana, în Arhiva Lusitania, Microcopia 580, Catalogul 197 (Arhivele Naționale ale Statelor Unite – College Park).

[777] Neue Preussische Zeitung, 10 mai 1910, traducere, în Foreign and German Press Analysis (Analiza presei străine și germane), Sertarul 2, Colecția Bailey/Ryan.

[778] Telegramă a lui Herr[ilizibil], de la New York, către Evening News, Londra, 8 mai 1915, Arhivele Churchill, CHAR 13/64.

[779] Berg, Wilson, p. 364; Link, Wilson: The Struggle for Neutrality, p. 382. Redactorul-șef al unui ziar, Oswald Garrison Villard, afirma în autobiografia sa, Fighting Years (Anii de luptă), că el fusese cel care sădise expresia „prea mândru ca să lupte“ în mintea președintelui. Făcuse acest lucru în mod necugetat, a scris el. Discutase despre acest concept cu secretarul personal al lui Wilson, Tumulty, fără să se gândească vreodată că acesta din urmă i l-ar putut spune lui Wilson (Villard, Fighting Years, pp. 256–257).

[780] Berg, Wilson, p. 364.

[781] Wilson către Galt, 11 mai 1915 (Arhivele Wilson).

[782] Wilson către Galt, 12 mai 1915 (Arhivele Wilson). Președintele înțelegea că notele diplomatice nu aveau șanse prea mari să aibă rezultate pe termen scurt, dar tot le considera valoroase. „Ele nu modifică deloc datele,“ – scria el într-o scrisoare către Edith Galt, datată 8 august 1915 –

„nu schimbă nici un plan sau scop; nu realizează nimic imediat; dar pot comunica niște gânduri care vor influența opiniile, chiar dacă numai în mod inconștient, și vor dezvolta un contra-curent. Cel puțin aceasta e speranța mea; și, de asemenea, e singura speranță pentru zăpăciții ăștia de englezi!“

[783] Telegramă a lui William Jennings Bryan către Ministerul de Externe german, prin ambasadorul Statelor Unite, James Gerard, 13 mai 1915, în Foreign Relations, p. 394; Berg, Wilson, pp. 365–366.

[784] Benedict Arnold (1741–1801), general american, care, în timpul Revoluției Americane, a trădat Armata Continentală a Statelor Unite de pe atunci și a trecut în tabăra britanică. (n. trad.)

[785] Decorație militară prusacă, introdusă de regele Wilhelm Friedrich III al Prusiei în 1813, în timpul războaielor napoleoniene, și preluată apoi în Imperiul German (1870–1918) și în Germania nazistă (1939–1945). Deși rezervată militarilor, decorația le-a fost acordată și unor civili, pentru merite deosebite. (n. trad.)

[786] Cummins, „Indiana’s Reaction“, p. 24.

[787] Wilson către Galt [fără dată], în Arhivele Wilson. Wilson a scris: „Căci este un trădător, cu toate că pot să-ți spun asta, deocamdată, numai ție“. Trădarea lui Bryan i-a provocat multă durere lui Wilson. Într-o scrisoare către Galt din 9 iunie 1915, el scria: „Impresia pe care a lăsat-o în mintea mea retragerea domnului Bryan este una foarte dureroasă acum. Este mereu dureros să simți că orice om care gândește cu motivații dezinteresate, care ți-a fost camarad și confident, te-a părăsit și s-a îndreptat împotriva ta; și este greu să fii corect și să nu te gândești că motivația este ceva sinistru.“ La care Galt i-a răspuns, „Ura! Bătrânul Bryan a plecat!“

[788] Starling, Starling of the White House, p. 62.

[789] Halpern, A Naval History of World War I, p. 306.

[790] Bailey și Ryan, The Lusitania Disaster, p. 36.

[791] Hall, Proces-verbal, 27 decembrie 1915, „Lusitania Various Papers", în Arhivele Amiralității, ADM 137/1058 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[792] The New York Times, 9 septembrie 1915; „List of Tonnage Sunk by U-88" („Lista tonajului scufundat de U-88), Sertarul 2, Colecția Bailey/Ryan.

[793] Cummins, „Indiana's Reaction", p. 30.

[794] „Capt. Hope's Diary" („Jurnalul căp. Hope"), 5 noiembrie 1916, în Arhivele Amiralității, ADM 137/4169 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii).

[795] Scheer, Germany's High Sea Fleet in the World War, p. 194.

[796] Scheer, Germany's High Sea Fleet in the World War, p. 194.

[797] Tuchman, The Zimmermann Telegram, p. 141; Birnbaum, Peace Moves, p. 277. Tuchman observă că memorandumul lui Holtzendorff, care ajungea la 200 de pagini, conținea detalii neimportante, precum numărul caloriilor unui mic-dejun englezesc tipic și cantitatea de lână din fustele purtate de englezoaice. Koerver relatează un alt exemplu de auto-amăgire în cadrul Marinei germane. Amiralul Edouard von Capelle a spus, la 1 februarie 1917: „Din punct de vedere militar, consider rezultatul venirii Americii de partea dușmanilor noștri ca fiind nul" (Tuchman, The Zimmermann Telegram, p. 139; Koerver, German Submarine Warfare, p. xxxiii).

[798] În limba engleză: Director of Intelligence Division. (n. trad.)

[799] Dialogul din acest capitol apare așa cum este relatat de Hall în capitolul 25, „Draft D" („Ciorna D"), din autobiografia sa nepublicată (arhiva personală Hall).

[800] Hall, „Draft D“, capitolul 25 (arhiva personală Hall); Boghardt, The Zimmermann Telegram, pp. 106–107; Link, Wilson: Campaigns for Progressivism and Peace, p. 343.

[801] Hall, „Draft D“, capitolul 25 (arhiva personală Hall).

[802] Tuchman, The Zimmermann Telegram, p. 151.

[803] Boghardt, The Zimmermann Telegram, pp. 78, 101, 105. Relatarea mea de aici este inevitabil prescurtată, căci s-ar putea scrie un volum întreg numai pe tema telegramei lui Zimmermann – așa cum au făcut, de altfel, alți autori. Pentru o lectură aprofundată, vezi mai întâi Tuchman, îndeosebi pentru eleganța absolută cu care relatează povestea. Pentru studiile ceva mai actuale, însă, vezi cartea lui Boghardt, The Zimmermann Telegram (2012), și cartea lui Gannon, Inside Room 40 (2010).

[804] Beesly, Room 40, p. 223.

[805] Tuchman, The Zimmermann Telegram, p. 185.

[806] Lansing, Memorandumuri private, 19 martie 1917 (arhiva personală Lansing).

[807] Lansing, Memorandumuri private, 20 martie 1917 (arhiva personală Lansing).

[808] Link, Wilson: Campaigns for Progressivism and Peace, p. 421.

[809] Sullivan, Our Time, pp. 272–273.

[810] Ediția din 3 aprilie 1917 a ziarului The New York Times a publicat întregul discurs al lui Wilson pe prima pagină. Vezi și Link, Wilson: Campaigns for Progressivism and Peace, pp. 422–426.

[811] The New York Times, 3 aprilie 1917.

[812] Churchill, The World Crisis, pp. 682–683. O autoare britanică de jurnale de la începutul secolului XX, lady Alice Thompson, nu avea o părere foarte bună despre reținerea Americii. Pe 27 februarie 1917, după scufundarea unui vas de linie al companiei Cunard, Laconia, ea a scris: „Președintele vrednic de dispreț al Statelor Unite încă mai poate fi împins de la spate să observe acest nou ultraj al Germaniei. Încă mai face o mascaradă, spunând că reflectă asupra chestiunii…“ În urma unei alte scufundări, pe 24 martie 1917, a scris: „Îmi închipui că Wilson va scrie încă o notă!! și apoi acest nou act de barbarie se va scufunda în uitare. Sunt o națiune minunată, care vorbește mult și acționează puțin – mă opresc aici“ (Diaries of Lady Alice Thompson [Jurnalele lui lady Alice Thompson], volumele 2 și 3, Documentul 15282, Muzeul Imperial al Războiului).

[813] Frost, German Submarine Warfare, p. 5.

[814] Sims, Victory at Sea, p. 43.

[815] Textual: „Floare-de-mai“, denumirea corabiei cu care au plecat de la Plymouth către Lumea Nouă, în 1620, primii separatiști englezi, denumiți astăzi „Pelerini“. Erau 102 pasageri și în jur de 30 de membri ai echipajului, primii coloniști europeni pe pământ american. (n. trad.)

[816] Sims, Victory at Sea, p. 51.

[817] Halpern, A Naval History of World War I, p. 359.

EPILOG: BUNURI PERSONALE

Într-o zi fierbinte de vară din iulie 1916, un pilot de port a intrat în biroul de informații despre nave din Parcul Battery, în Manhattan, și a invitat un grup de reporteri să-l însoțească într-o scurtă călătorie, cu un remorcher, în amonte pe fluviul Hudson, până la Yonkers, la nord de Manhattan, de unde urma să aducă o navă, adică s-o tragă după el în aval, către apele mai întinse și mai sigure ale portului New York. În mod obișnuit, aceasta nu era o călătorie pe care reporterii să fi fost tentați s-o facă, dar era o zi sufocantă, iar pilotul zisese că aerul proaspăt avea să le prindă bine tuturor. Reporterii, printre care și Jack Lawrence de la Evening Mail, au luat cu ei și foarte mult alcool sau, în cuvintele lui Lawrence, „subzistență lichidă". În timp ce remorcherul se apropia de cheiul de la Yonkers, reporterii au văzut că nava era un vechi vas de linie oceanic al companiei Cunard, Ultonia, acostat acolo pentru a prelua o încărcătură de cai pentru război. Era o navă mică și avea un singur coș. „Atât de mânjită arăta, și de murdară, și cum nu se poate mai jalnică încât abia am putut s-o recunoaștem"[818], scria Lawrence. Coca neagră îi fusese vopsită gri, într-un mod neglijent. „Se luase mare parte din vopsea, conferindu-i o înfățișare aparte, pătată."

Ziua era moleșitoare, fluviul liniștit și, totuși, nava se deplasa înclinându-se în mod straniu când spre babord, când spre tribord. Lawrence nu mai văzuse niciodată așa ceva și fenomenul i s-a părut „aproape supranatural". Această balansare, le-a explicat pilotul, era provocată de sutele de cai aflați înăuntrul vasului. Simțind mișcarea, toți caii legați de o parte a cocii se dădeau brusc în spate alarmați, provocând un ușor balans. La rândul său, acesta îi speria pe cai din nou și-i făcea pe cei de pe partea cealaltă să dea înapoi. Balansarea dintr-o parte într-alta devenea mai pronunțată cu fiecare ciclu, până la punctul la care nava părea să fi fost izbită de valuri înalte. Aceasta, le-a explicat pilotul, se numea „furtună cabalină"[819] și, în anumite condiții, putea să izbească o navă de chei și să avarieze copastiile și bărcile.

După ce remorcherul a tras lângă Ultonia, ușile în spatele cărora se afla încărcătura navei s-au deschis pentru a-i permite pilotului să intre. Soarele ardea. Înăuntrul calei întunecate stătea un om, umbrit de ușa de deasupra sa. Privea în jos la pilot și la reporteri. Nu zâmbea. Lawrence l-a recunoscut de îndată: căpitanul William Thomas Turner. „Vechea sa uniformă albastră era șifonată și murdară," – scria Lawrence – „dar cascheta lui, care purta însemnele companiei de navigație Cunard, își păstra obișnuitul ei aspect elegant. Ținuta personajului era în continuare mândră și impunătoare."[820]

Pilotul a urcat pe navă.

„Mă bucur să vă primesc la bord, domnule", i-a spus Turner. „Ridicăm ancora imediat. Caii ăștia au luat-o razna."

Lui Turner i se dăduse acea comandă în noiembrie 1915, după ce căpitanul de până atunci al vasului se îmbolnăvise în timpul unei opriri în Franța. Turner fusese unicul căpitan disponibil pentru a-l înlocui. Chiar înainte ca el să plece de la Liverpool, ca să-și preia comanda, președintele companiei Cunard, Alfred Booth, îl chemase în biroul său. Începuse să-și ceară scuze pentru faptul că-l repartizase pe Turner pe un vas atât de modest, însă căpitanul îl oprise: „I-am spus că eu, unul, nu aveam nici un regret. M-aș fi dus pe mare și cu o șalupă, dacă altfel nu se putea să plec din nou de pe uscat, întrucât mă săturasem să stau degeaba pe țărm, în timp ce toți ceilalți erau plecați pe mare."[821]

În decembrie 1916, compania Cunard l-a mutat din nou pe Turner, dându-i comanda Iverniei, un alt fost vas de pasageri, care acum era folosit în scopuri militare, cu toate că transporta nu cai, ci trupe. Nu i-a fost căpitan mult timp. La 1 ianuarie 1917, în timp ce se afla în Mediterana, în largul coastelor Cretei, vasul a fost torpilat și scufundat, fapt care a dus la moartea a 153 de soldați și de membri ai echipajului.[822] Turner a supraviețuit. Nava se deplasa în zigzag la momentul atacului.

Compania Cunard l-a făcut pe Turner căpitan-înlocuitor și i-a încredințat nava Mauritania din nou, însă faptul cu pricina reprezenta o slabă expresie a încrederii, căci nava se afla într-un doc uscat.

În 1918, Turner a fost nevoit să retrăiască dezastrul Lusitaniei când un judecător federal de la New York a inițiat un proces menit să stabilească dacă responsabilă de pierderea navei era Cunard. Au fost combinate, în această procedură, 70 de procese inițiate de rude și de supraviețuitori americani. Și de această dată, judecătorul a decis că singura cauză a dezastrului fusese atacul submarinului comandat de Schwieger și că acesta trăsese două torpile.

Umilirea finală a lui Turner s-a produs mai târziu, odată cu publicarea cărții în care Winston Churchill continua să-l învinuiască pe Turner pentru catastrofă și, în ciuda faptului că știa clar că nu așa se petrecuseră lucrurile, reafirma că Lusitania fusese lovită de două torpile.

Bătrânul căpitan – „acest mare mititel“[823], cum îl numea prietenul său George Ball – supraviețuise scufundării Lusitaniei cu mândria intactă; supraviețuise scufundării Iverniei; dar acest nou afront l-a rănit. La vârsta de 64 de ani, când compania Cunard le solicita căpitanilor să iasă la pensie, Turner a părăsit compania și s-a dus în Australia, ca să încerce să reînnoade relațiile cu familia de care se înstrăinase. A descoperit, însă, că viața de acolo nu i se potrivea. S-a întors în Anglia și s-a retras la casa lui din Great Crosby, în afara orașului Liverpool, ca să fie îngrijit de tovarășa sa de-o viață, Mabel Every. Avea roiuri de albine în șase stupi pe care-i construise în curtea lui și recolta mierea produsă. În timpul conversațiilor, adeseori absent, își scotea ace de albină din brațe și din gambe.

Se spunea despre Turner că era un om cât se poate de fericit, căruia îi plăcea, din când în când, o pipă bună. Spunea povești despre mare, dar niciodată pe aceea pe care cei mai mulți voiau s-o audă. „Căpitanul Turner resimțea foarte acut pierderea Lusitaniei și rareori pomenea cuiva despre asta“[824], scria domnișoara Every. Tăcerea lui era cea care le spunea prietenilor cât de greu îl apăsa dezastrul respectiv. Într-un răspuns adresat unei prietene de la Boston, care avea o atitudine compătimitoare față de el, Turner scria: „Sunt îndurerat pentru toți bieții oameni nevinovați, care și-au pierdut viețile, și pentru ceilalți, cărora le-a rămas doar să-i plângă pe cei dragi ai lor, dispăruți“[825]. Dar asta era tot ce se arăta dispus a comenta cu

privire la subiectul acesta, îi spusese el. „Iartă-mă, te rog, dacă nu spun mai multe, căci urăsc să mă gândesc sau să vorbesc despre asta.“

În același timp, nu era bântuit de nenorocire; nici nu rămăsese deprimat și zdrobit în urma ei, așa cum s-ar fi putut crede, la nivelul concepției populare. George Ball a scris: „Era un caracter mult prea puternic pentru a se consuma, gândindu-se la o chestiune care nu mai avea cum să fie îndreptată și să-i îngăduie să-l tulbure și să-l aducă în pragul depresiei – o stare pe care n-a manifestat-o niciodată“[826]. Turner însuși a spus, într-un interviu acordat ziarului The New York Times: „Sunt convins că s-au luat toate măsurile de precauție și că nimic din ce ar fi putut contribui la salvarea de vieți în acea zi n-a fost lăsat nefăcut“[827].

Potrivit lui George Ball, Turner și-a păstrat buna-dispoziție: „Veselia și hazul erau întotdeauna cât se putea de vizibile în compania lui, și niciodată nu s-a dovedit incapabil de a le menține atenția și amuzamentul tuturor celor din jurul său.“[828] Acest lucru a devenit mai dificil atunci când, odată trecut de vârsta de 70 de ani, cancerul i s-a infiltrat în colon. „Sărmanul om chiar s-a chinuit mult în ultimul an al vieții“, a scris Ball.

Turner a murit la 24 iunie 1933, la vârsta de 76 de ani. „A murit la fel cum trăise,“ – a scris Ball – „plin de curaj, de spirit și fără să se plângă. Așa a trecut în lumea de dincolo unul dintre marinarii curajoși, iscusiți, formați la vechea școală.“[829]

Nepoata lui Turner, Mercedes Desmore, a participat la înmormântare. Căpitanul a fost îngropat într-un cimitir din Birkenhead, pe malul stâng al râului Mersey, vizavi de docurile din Liverpool. Numele său a fost gravat la baza pietrei funerare a familiei, alături de o scurtă referință la Lusitania.

Un nou război a urmat și, pe 16 septembrie 1941, un submarin nazist a torpilat și scufundat nava britanică Jedmoor în largul Hebridelor Exterioare, omorând 31 din cei 36 de membri ai echipajului. Printre cei care și-au pierdut viețile atunci s-a numărat și un marinar iscusit de 55 de ani, pe nume Percy Wilfred Turner – cel mai tânăr fiu al căpitanului Turner.

În aprilie 1917, Kapitänleutnant Walther Schwieger a primit comanda unui nou submarin, U-88, mai mare decât U-20 și cu de două ori mai multe torpile. Câteva luni mai târziu, pe 30 iulie, a primit cea mai înaltă distincție a Marinei germane, o frumoasă cruce albastră cu o denumire franceză, Pour le Mérite, poreclită Max cel Albastru. La vremea respectivă, era doar al optulea comandant de submarin care primea o asemenea distincție, răsplata pentru faptul că navele pe care le scufundase însumau 190 000 de tone. Numai Lusitania reprezenta 16% din total.

La Londra, în Vechea Clădire a Amiralității, Camera 40 i-a urmărit pe Schwieger și noul său submarin pe parcursul a patru drumuri de patrulare, dintre care unul a durat 19 zile. Cea de-a patra, începută pe 5 septembrie 1917, s-a dovedit a fi considerabil mai scurtă. La puțin timp după ce a pătruns în Marea Nordului, Schwieger a dat peste un vas-capcană britanic, HMS Stonecrop, unul dintr-o categorie de așa-numite nave misterioase, care arătau, la prima vedere, asemenea unor cargouri vulnerabile, dar, în realitate, erau puternic înarmate. În timp ce încerca să scape, Schwieger a intrat cu nava într-un câmp de mine britanic. Nici el, nici echipajul său nu au supraviețuit, iar submarinul nu a mai fost găsit niciodată. Camera 40 a înregistrat pierderea printr-o foarte scurtă notă scrisă cu roșu: „Scufundat“[830].

În Danemarca, rezidenții din zona de coastă au continuat să viziteze țărmul pe care fostul său submarin, U-20, eșuase și, din când în când, se urcau pe epavă, până când, în 1925, Marina daneză a distrus ce mai rămăsese din submarin, cu o explozie spectaculoasă. La momentul respectiv, castelul, tunul de punte și alte componente fuseseră deja înlăturate. Se găsesc astăzi într-un muzeu aflat pe malul mării, la Thorsminde, în Danemarca, pe o întindere austeră a țărmului Mării Nordului.[831] Separat de baza lui și brăzdat de rugină, castelul stă pe peluza din fața muzeului cu toată măreția unui frigider aruncat, o fantomă abandonată a terifiantului vas care a cutreierat mările cândva și a schimbat istoria.

Căpitanul Reginald Hall, „Clipitorul“, a fost ridicat la rangul de cavaler, în 1918, pentru activitatea sa din Camera 40, cu toate că munca lui a fost ținută secretă decenii întregi. Ulterior, a fost ales în Camera Comunelor din partea Partidului Conservator și a rămas activ în politică de-a lungul anilor 1920. La un moment dat, în timpul unei greve generale din 1926, Partidul Conservator a fondat un ziar vremelnic, zis British Gazette, și l-a pus pe Hall în funcția de responsabil cu personalul. Redactor-șef era vechiul său șef, Winston Churchill. Tirajul a crescut vertiginos la un milion de exemplare pe zi, înainte ca greva să se încheie. Hall s-a retras din politică în 1929 și s-a mutat într-o casă din New Forest, o zonă fermecătoare, cu pășune și pădure, din sudul Angliei.

S-a apucat să publice o carte despre Camera 40 și propriile sale isprăvi ca șef al spionajului, dar, în august 1933, Amiralitatea și Ministerul de Externe, simțind o nouă perioadă întunecată planând peste lume, și-au exprimat în mod clar nemulțumirea și dorința ca povestea să rămână secretă. Hall și-a retras manuscrisul, însă notele sale și un număr de capitole terminate se găsesc astăzi în Arhivele Churchill de la Cambridge, în Anglia. Într-una dintre note, Hall jubilează: „Cât de simplu e spionajul!“[832]

Hall credea că, într-adevăr, noi necazuri urmau să se abată curând asupra Europei. A vizitat Germania și Austria în 1934. Purtându-se întotdeauna ca un spion, a raportat Guvernului britanic observațiile sale referitoare la mișcarea național-socialistă. De asemenea, i-a prezentat experiența sa unui prieten din America. „Toți tinerii sunt captivi“, scria el. „Oricine încearcă să nu devină nazist e hărțuit până când se răzgândește; o formă de cruzime în masă care există doar într-o astfel de țară.“ Și adăuga: „Va fi de datoria FIINȚELOR UMANE cândva, în curând, să se ocupe de un câine turbat; când va veni vremea aceea, poporul tău va trebui să-și aducă propria contribuție“[833].

Când următorul război a început, Hall s-a alăturat Gărzii Naționale a Marii Britanii. A devenit șeful spionajului, în cadrul acesteia. Sănătatea lui, niciodată bună, s-a înrăutățit și mai mult, pe măsură ce războiul avansa. În iulie 1943, unul dintre foștii săi spărgători de coduri, Claude Serocold, la vremea respectivă director al Hotelului Claridge’s, a făcut în așa fel încât Hall să fie mutat într-unul dintre apartamentele hotelului, ca să-și poată

petrece în tihnă ultimele zile. La un moment dat, a venit un instalator să se ocupe de o problemă la baie. În ton cu caracterul respectabil al hotelului, instalatorul era îmbrăcat într-un costum negru. Hall i-a spus: „Prietene, dacă ești antreprenorul de pompe funebre, să știi c-ai ajuns prea devreme“[834]. A murit pe 22 octombrie 1943.

Între pasagerii supraviețuitori – care au primit cu toții, din partea companiei Cunard, o reducere de 25% valabilă pe viață –, au avut loc căsătorii, s-au format prietenii pe viață și au existat cel puțin doi sinucigași. Sora Ritei Jolivet, Inez, o violonistă renumită, nu fusese ea însăși pasageră a Lusitaniei, dar soțul ei se numărase printre cei care-și pierduseră viața. A decis că nu putea să trăiască fără el și, spre sfârșitul lunii iulie 1915, s-a împușcat mortal. Cel puțin doi tineri care supraviețuiseră scufundării au fost uciși ulterior în război.

Margaret Mackworth a trăit o serie complexă de efecte posttraumatice. Rezultatul pervers al grelei încercări prin care trecuse a fost eliminarea fricii de apă, de care suferea de mult timp, și înlocuirea ei cu o groază exagerată de a fi prinsă într-un spațiu închis, undeva sub apă. Această fobie a cuprins-o prima dată când a luat trenul care trecea prin tunelul de sub râul Severn. Era o călătorie pe care trebuia s-o facă des și de fiecare dată, scria ea, „îmi imaginam încontinuu că tunelul ceda, că apa năvălea și pasagerii erau prinși, sufocați și înecați, precum șobolanii în capcană, în acele cutiuțe care erau vagoanele“[835].

În ansamblu, însă, era de părere că dezastrul făcuse din ea o persoană mai bună. Căpătase o nouă încredere în sine. „Presupunând că m-ar fi întrebat cineva dacă m-aș fi comportat așa cum ar fi trebuit într-un naufragiu, probabil c-aș fi avut cele mai serioase îndoieli“[836], a scris ea. „Și iată c-am trecut prin această încercare fără să mă dezonorez.“ Descoperise, de asemenea, spre surprinderea ei, că acea experiență eliminase din mintea ei un puternic sentiment de oroare în fața morții, care o stăpânise din copilărie. „Nu prea înțeleg de ce sau cum s-a produs această schimbare“, scria ea. „Singura explicație pe care o pot da este că, atunci când stăteam întinsă pe spate în apa luminată de soare, eram – și știam asta – foarte aproape de

moarte.“ Perspectiva n-o înspăimântase: „Mai degrabă, într-un anume fel, aveai un sentiment de protecție, ca și cum ar fi fost ceva plăcut.“[837]

Prietena și colega ei de masă, Dorothy Conner, s-a alăturat ulterior efortului de război, lucrând într-o cantină din Franța, în apropierea frontului. Pentru ajutorul oferit și curajul său, francezii i-au acordat ordinul Croix de Guerre[838].

Tânărul Dwight Harris i-a oferit, până la urmă, inelul de logodnă iubitei sale, domnișoara Aileen Cavendish Foster. S-au căsătorit la 2 iulie 1915, la Londra. Băiețelul pe care-l salvase, Percy Richards, a ajuns la vârsta de 40 de ani, dar s-a sinucis pe 24 iunie 1949.

George Kessler, „Regele Șampaniei“, și-a împlinit o promisiune pe care o făcuse în timp ce stătea în apă – că, dac-ar fi supraviețuit, avea să se dedice îngrijirii victimelor războiului. A întemeiat o fundație menită să ajute soldații și marinarii care-și pierduseră vederea în război.[839] Hellen Keller a devenit membră în consiliul de administrație al fundației, mai târziu dându-i numele ei: organizația activează și astăzi sub denumirea de Hellen Keller International.

La cinci luni după dezastru, Charles Lauriat a scris o carte despre experiența sa, intitulată Ultima călătorie a Lusitaniei. A devenit un succes de vânzări. Lauriat a continuat să vândă cărți, manuscrise și opere de artă, iar, în 1922, a făcut o reclamație împotriva Germaniei, prin Comisia Mixtă pentru Reclamații a Statelor Unite, solicitând despăgubiri pentru pierderea desenelor lui Thackeray și a Poveștii de Crăciun a lui Dickens. Pretindea exact 51 399,31 de dolari, sumă care includea și dobânda; comisia i-a acordat 10 000 de dolari. A murit la 28 decembrie 1937, la vârsta de 63 de ani. Necrologul său din ziarul Boston Globe menționa faptul că, în decursul anilor, făcuse 60 de călătorii la Londra și în Europa. O succesiune de noi proprietari au dezvoltat compania Lauriat, până acolo încât a devenit un imperiu cu 120 de magazine „Lauriat’s“, însă această expansiune s-a produs prea repede, cu costuri prea mari, tocmai când librăriile începuseră să resimtă presiunea lanțurilor naționale și a vânzătorilor de pe internet.

Compania a solicitat intrarea în insolvență în 1998 și, un an mai târziu, și-a încetat activitatea definitiv.[840]

Belle Naish, pasagera din Kansas City care își pierduse soțul, n-a mai putut să se uite, mult timp după dezastru, la un cer albastru, senin, fără să trăiască un sentiment intens că urma să se întâmple ceva rău.[841] Theodate Pope a trecut-o pe doamna Naish în testamentul ei, ca mulțumire pentru acel moment de pe puntea navei de salvare Julia, când Naish își dăduse seama că Theodate nu era, de fapt, moartă și strigase după ajutor.

Recuperarea Theodatei a durat. Prietenii ei spiritualiști s-au mobilizat și au aranjat să stea într-o casă privată din Cork. A sosit cu fața încă tumefiată și plină de vânătăi, purtând o combinație de haine pe care le selectase dintr-o colecție donată de locuitorii din Queenstown. Familia care o găzduia a cazat-o într-o cameră de oaspeți cu pereți albi, ghivece cu lalele la ferestre și un foc vioi de cărbuni. Până în acel moment, Theodate fusese într-un fel de transă emoțională, incapabilă să simtă prea multe. Dar acum, dintr-odată, în acea casă confortabilă, se simțea în siguranță. „M-am prăbușit într-un fotoliu și, pentru prima oară, am plâns din tot sufletul.“[842] A primit scrisori de consolare. Mary Cassatt i-a scris: „Dac-ai fost salvată, s-a întâmplat pentru că mai ai ceva de făcut pe lumea asta“[843].

Pentru a-și desăvârși recuperarea, Theodate s-a dus la Londra, la Hotelul Hyde Park. Henry James o vizita în mod regulat. Theodate s-a descris pe sine ca fiind „atât de epuizată și de șocată“[844], încât aținea în prezența lui, dar, de fiecare dată când se trezea, el era tot acolo, „cu ambele mâini pe capătul bastonului său, atât de nemișcat, încât arăta ca o gravură mezzotinto“. Deși, în cursul vizitei sale anterioare, considerase că Anglia era o țară adorabilă, acum i se părea completamente schimbată. „Nici nu poți să-ți imaginezi atmosfera de război de aici“, i-a scris ea mamei sale. „Este sufocantă, este atât de… nu deprimantă, ci atât de constant prezentă în gândurile și pe buzele tuturor.“[845] S-a întors la casa ei dragă, Hill-Stead. Mult timp după cele petrecute, a îndurat insomnii severe și coșmaruri în care-și căuta însoțitorul de pe Lusitania, pe tânărul Edwin Friend. În cele

mai grele nopți, o verișoară se plimba prin casă alături de ea, până când Theodate se calma îndeajuns, cât să se întoarcă în pat.

În cele din urmă, a acceptat „inelul de aur“ și s-a măritat cu un fost ambasador al Statelor Unite în Rusia, John Wallace Riddle. Și-a îndeplinit scopul de a crea o școală progresistă pentru băieți, în memoria răposatului ei tată. A construit-o la Avon, în Connecticut, și a numit-o Avon Old Farms School, școală care continuă să existe și astăzi.

Însoțitorul ei, Edwin Friend, dispăruse, într-adevăr, însă, potrivit relatărilor unor membri ai reconstituitei Societăți Americane pentru Cercetări Parapsihologice, vizitase grupul de câteva ori.[846]

---

[818] Lawrence, When the Ships Came In, pp. 131–132.

[819] Lawrence, When the Ships Came In, p. 132.

[820] Lawrence, When the Ships Come In, p. 133.

[821] The New York Times, 21 noiembrie 1915.

[822] Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 161; Hoehling & Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 172.

[823] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[824] Scrisoare a lui Mabel Every către Adolf Hoehling, [4] mai 1955 (arhiva personală Hoehling); Ramsay, Lusitania: Saga and Myth, p. 161; scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[825] Scrisoare a lui William Thomas Turner către domnișoara Brayton, 10 iunie 1915, D42/PR13/29 (Arhivele companiei Cunard).

[826] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[827] The New York Times, 21 noiembrie 1915.

[828] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[829] Scrisoare a lui George Ball către Adolf Hoehling, 22 iulie 1955 (arhiva personală Hoehling).

[830] Registrul „Tactical Formation of Submarines: Summary of Submarine Cruises“ („Formația tactică de submarine. Rezumat al croazierelor de submarine“). Notă: 5 septembrie 1917, în Arhivele Amiralității, ADM 137/4128 (Arhivele Naționale ale Marii Britanii); vezi și Grant, U-Boat Intelligence, pp. 73, 185.

[831] Muzeul este Strandingsmuseum St. George, Thorsminde, Danemarca, la doar câțiva pași de Marea Nordului. Castelul submarinului U-20 se află pe o peluză din fața muzeului, golit de toate încuietorile și echipamentele. Tunul de punte al lui Schwieger, cândva foarte precis de criminal, se află în interiorul muzeului, față în față cu o vitrină în care sunt expuse alte piese ale submarinului. Pentru mai multe informații despre muzeu, vezi website-ul acestuia la adresa: http://www.strandingsmuseet.dk/about-us.

[832] „Rough Notes“ („Note brute“), Hall 2/1 (arhiva personală Hall).

[833] Scrisoare a lui Hall către Percy Madeira, 6 octombrie 1934, Hall 1/6 (arhiva personală Hall).

[834] Ramsay, „Blinker“ Hall, p. 299.

[835] Mackworth, This Was My World, p. 262.

[836] Mackworth, This Was My World, p. 259.

[837] Mackworth, This Was My World, p. 260.

[838] „Crucea de Război“. (fr. – n. trad.)

[839] „Compliments of George Kessler“, în American Menu, 14 aprilie 2012, p. 12.

[840] Pentru istoria mai recentă a magazinului Lauriat, vezi ziarul Boston Globe, 1 octombrie 1972, 19 mai și 13 iunie 1999.

[841] Kansas City Star, 15 iunie 1919 (prin amabilitatea lui Mike Poirier).

[842] Katz, Dearest of Geniuses, p. 121.

[843] Cunningham, My Godmother, p. 51.

[844] Katz, Dearest of Geniuses, p. 122.

[845] Katz, Dearest of Geniuses, p. 125.

[846] Hoehling și Hoehling, The Last Voyage of the Lusitania, p. 171.

SURSE ȘI MULȚUMIRI

TUNUL DE LA MUZEU

În cronologia prăfuită a evenimentelor mondiale, care mi-a rămas în minte din timpul liceului, afacerea Lusitania reprezenta evenimentul cel mai neînsemnat, băgat undeva între Războiul Civil și atacul de la Pearl Harbor[847]. Aveam dintotdeauna impresia – împărtășită de mulți, bănuiesc – că scufundarea l-a determinat pe președintele Woodrow Wilson să declare imediat război Germaniei, când America, de fapt, a intrat în Primul Război Mondial abia după doi ani – perioadă echivalentă cu jumătate din durata războiului. Dar acesta a fost doar unul dintre multiplele aspecte ale acestui episod care m-au luat prin surprindere. Pe măsură ce am început să citesc despre subiect și să cercetez arhivele din America și Marea Britanie, am ajuns în situația de a fi simultan intrigat, fermecat și mișcat.

Ceea ce m-a atras în mod special a fost abundența de materiale disponibile, cu ajutorul cărora puteam să spun povestea într-o manieră cât se poate de însuflețită – comori arhivistice, precum telegrame, interceptări de mesaje radio, mărturii ale supraviețuitorilor, registre secrete cu date obținute din spionaj, jurnalul de război al însuși căpitanului-locotenent Schwieger, scrisorile de dragoste ale lui Edith Galt și chiar un film de la ultima plecare a Lusitaniei din portul New York. Toate laolaltă alcătuiau o paletă de culori dintre cele mai bogate. Nu pot decât să sper că le-am folosit în modul cel mai bun cu putință.

Descoperirea tuturor acestor lucruri a reprezentat jumătate din bucuria cercetării. Orice carte este o expediție pe tărâmuri necunoscute, având o componentă fizică și una intelectuală, deopotrivă. Călătoria intelectuală te poartă adânc într-un subiect, până la punctul în care dobândești un nivel de experiență. Cu toate că vorbim de o experiență focalizată. Sunt expert în

Primul Război Mondial? Nu. Știu multe despre Lusitania și submarinele din perioada Primului Război Mondial? Da. Voi mai scrie vreodată o carte despre un vas care s-a scufundat sau despre războiul submarin? Cel mai probabil, nu.

Mai ales călătoria fizică s-a dovedit fascinantă, în moduri pe care nu le anticipasem. La un moment dat, m-am aflat la bordul navei Queen Mary 2[848], a companiei Cunard, în mijlocul unei furtuni de gradul 10 pe scara Beaufort, care a survenit în timpul unei traversări de la New York la Southampton. Altădată, am zis că-mi ies din minți, când m-am rătăcit groaznic la Hamburg, din cauza unui aparat GPS cu instrucțiuni în limbă germană, care fusese, fără știința mea, setat pentru alt oraș, dar încerca, totuși, să mă ghideze către hotelul meu. M-am simțit ca un personaj din filmul Identitatea lui Bourne[849], virând aiurea pe alei și băgându-mă în fundături, până când mi-am dat seama că nici un sistem de navigație GPS n-ar trimite vreodată un șofer în direcția greșită, pe o stradă cu sens unic. Drumurile m-au dus apoi către nord până la Thorsminde, în Danemarca (și asta, în februarie!), iar către sud, până la Universitatea Christopher Newport, din Newport News, Virginia; către vest, până la Biblioteca „Hoover“ de la Universitatea Stanford; și până în diferite puncte din est, inclusiv la Biblioteca Congresului și Arhivele Naționale ale Statelor Unite, veșnic extraordinare, și la mai mult decât ademenitoarele arhive de la Londra, Liverpool și Cambridge. Va exista întotdeauna o Anglie, iar asta mă face să fiu nespus de bucuros.

De-a lungul itinerarului, am avut parte de momente revelatoare de tăcere, în care trecutul și prezentul s-au întâlnit pentru o clipă, iar istoria a devenit un lucru tactil. Pentru astfel de momente trăiesc. Abia m-am așezat să lucrez la Biblioteca „Hoover“ de la Universitatea Stanford, că un arhivist mi-a adus, în mod cu totul neașteptat, un fragment de bordaj de la o barcă de salvare, imprimat cu numele Lusitania, care fusese găsit inițial lângă trupul unui pasager, adus de apă la mal. La Strandingsmuseum St. George din Thorsminde, în Danemarca, am stat lângă tunul de punte al submarinului U-20 și l-am atins – chiar tunul care scufundase vasul Earl of Lathom –, pozând în tot felul de ipostaze care, după cum am fost asigurat de soția mea, erau mai mult decât tembele. La Arhivele Naționale ale Marii Britanii din Kew – bine păzite de lebede –, am deschis un sertar în care am găsit însăși

cartea cu coduri, SKM, sau Signalbuch der Kaiserlichen Marine, obținută de ruși și încredințată Camerei 40 în 1914. Unul dintre momentele cele mai intense a fost atunci când mi s-a permis, la Universitatea din Liverpool, depozitară a arhivei companiei Cunard, să văd fotografii de la morgă ale victimelor de pe Lusitania. Astfel de momente au asupra ta un efect asemănător celui resimțit atunci când îți bagi un deget într-o priză electrică, la tensiune moderată. Efectul este întotdeauna reconfortant, deoarece oricât de mult m-aș cufunda într-o temă, tot îmi place să am dovada concretă, fizică, a faptului că evenimentele despre care scriu s-au petrecut într-adevăr.

În mod straniu, cu o săptămână înainte să-i trimit editorului meu varianta inițială a manuscrisului, feribotul coreean Sewol s-a scufundat în Marea Galbenă, supunând câteva sute de elevi unei experiențe foarte apropiate de cea a pasagerilor de pe Lusitania. Tocmai terminasem, într-o dimineață, de rescris un pasaj despre înclinarea severă a Lusitaniei și felul în care aceasta îngreunase lansarea bărcilor de salvare, când, accesând site-ul CNN, câteva minute mai târziu, am citit că exact același fenomen se petrecuse pe Sewol.

Călătoria mea pe Queen Mary 2 – o navă și frumoasă, și elegantă, apropo – mi-a oferit perspective nepreţuite asupra naturii deplasărilor transoceanice. Chiar și astăzi, atunci când te afli în mijlocul Atlanticului, ești foarte singur și departe de cei care ți-ar putea veni în ajutor, în cazul în care s-ar întâmpla ceva catastrofal. Spre deosebire de pasagerii de pe Lusitania, înainte să plecăm de la New York, tuturor ni s-a cerut să probăm vestele de salvare. Nimeni n-a fost scutit, indiferent de cât de multe călătorii efectuaseră deja unii pasageri. Treaba era serioasă și, sincer, oarecum înfricoșătoare, deoarece probarea unei veste de salvare te forțează să-ți imaginezi inimaginabilul.

Când scrii despre Lusitania, trebuie să analizezi și să evaluezi informațiile care apar în cărți deja publicate pe acest subiect. Există minciuni și informații false, iar acestea, odată scăpate în circuitul științific, apar și reapar întruna, cu note de subsol care trimit mereu înapoi la unii și aceiași vinovați. Din fericire, am avut parte de un îndrumător care m-a ajutat cu toate aceste probleme, Mike Poirier din Pawtucket, Rhode Island, un istoric amator care, foarte probabil, știe mai multe despre Lusitania și pasagerii ei

decât orice alt om în viață și care mi-a citit manuscrisul pentru a depista lucruri care i-ar fi putut face pe pasionații de Lusitania să se tăvălească pe jos de râs. Rămâi cu impresia că lui Mike îi pasă de pasagerii de pe „Lucy“, de parcă ar fi fost nepoții și nepoatele lui. Ajutorul său a fost neprețuit. Am fost ajutat, de asemenea, de un alt pasionat de Lusitania, Geoffrey Whitfield, care mi-a fost ghid prin orașul Liverpool din zilele noastre. Însă trebuie să spun că, dacă mai există greșeli în această carte, vina este exclusiv a mea.

Cât despre evaluările ritmului și ale integrității narative – în ce măsură cartea mergea sau nu –, m-am bazat pe echipa mea de încredere, care evaluează critic și corectează în mod detaliat un text, minunații mei prieteni Carrie Dolan și Penny Simon, prietenul și agentul meu David Black, și arma mea secretă – soția mea – Christine Gleason, ale cărei notițe de pe marginile paginilor – fețe zâmbitoare, ochi din care curg lacrimi, săgeți care arată în jos și lungi rânduri de zzzzz-uri – au reprezentat, ca întotdeauna, indicatoare excelente referitoare la unde anume greșisem și ce anume făcusem bine. Editoarea mea de la Crown Publishing, Amanda Cook, mi-a scris o scrisoare de 11 pagini, în care mi-a oferit un plan strălucit de ajustare a narațiunii. S-a dovedit a fi o maestră în arta elogierii, vârându-mi, în același timp, mici cuțite sub fiecare dintre unghii, împingându-mă de la spate de-a lungul unei luni de renovare narativă, care a reprezentat, probabil, cea mai intensă experiență în materie de scris din viața mea. Îi mulțumesc, de asemenea, redactoarei Elisabeth Magnus pentru că m-a salvat, nelăsându-mă să afirm că unul dintre personaje se angajase în practica indiscutabil periculoasă de a se îmbrăca în „flăcări“ sau că pasagerii se îmbarcaseră „vociferând“. Trebuie, desigur, să le mulțumesc celor trei super-eroi – termenul îmi aparține – de la Crown, Maya Mavjee, Molly Stern și David Drake, despre care mărturisesc următoarele: sunt mult mai capabili decât mine să se descurce cu cocteilurile. De asemenea, le mulțumesc lui Chris Brand și Darren Haggar pentru o copertă cu adevărat excelentă. Și, în sfârșit, aplauze pentru adevărații eroi, Emma Berry și Sarah Smith.

În cursul cercetărilor mele, am încercat, ori de câte ori a fost posibil, să mă bazez pe materiale de arhivă, însă anumite lucrări secundare s-au dovedit a avea o valoare deosebită: monumentala biografie a lui Woodrow Wilson, în

mai multe volume, scrisă de Arthur S. Link și intitulată, cum altfel, decât Wilson – cel mai valoros volum fiind, pentru mine, The Struggle for Neutrality, 1914–1915; mai recentul Wilson scris de A. Scott Berg; tulburătorul volum The First World War, de John Keegan; The First World War, de Martin Gilbert; The Schlieffen Plan, de Gerhard Ritter; cartea lui Lowell Thomas din 1928, despre submarinele din Primul Război Mondial și echipajele lor, Raiders of the Deep; Germany's High Sea Fleet in the World War, de Reinhard Scheer; The World Crisis, 1911–1918, de Winston Churchill; The War Plans of the Great Powers, 1880–1914, de Paul Kennedy; și manualul The German Submarine War, 1914–1918, de R.H. Gibson și Maurice Prendergast.

Mi-au plăcut în mod deosebit numeroasele lucrări de istorie intimă – memorii, autobiografii, jurnale –, peste care am dat în cursul cercetărilor mele, cu toate că acestea, bineînțeles, trebuie tratate cu o atenție deosebită, dat fiind faptul că memoria își pierde din conținut, cu timpul, precum și datorită agendelor ascunse. Cea mai mare valoare a acestora e dată de furnizarea de mici detalii referitoare la felul în care viața era trăită cândva. Printre aceste lucrări se numără: Starling of the White House, a unuia dintre oamenii lui Wilson din Serviciul Secret, Edmund W. Starling (scrisă de Thomas Sugrue, pe baza relatării lui Starling) – ea m-a dus la bordul trenului cu care a călătorit Wilson în luna de miere; Woodrow Wilson: An Intimate Memoir, scrisă de doctorul lui Wilson, Cary T. Grayson; My Memoir, de Edith Bolling Wilson; Commodore, de James Bisset; Voyage of the Deutschland, de Paul Koenig; The Journal of Submarine Commander von Forstner, de Georg-Gunther Freiherr von Forstner; The Lusitania's Last Voyage, de Charles E. Lauriat, Jr.; This Was My World, de Margaret Mackworth (Vicontesa Rhondda); și When the Ships Came In, de Jack Lawrence. O altă lucrare de acest fel, cu caracter intim, importantă întrucât m-a familiarizat cu înalta societate britanică dinainte de război, a fost Lantern Slides: The Diaries and Letters of Violet Bonham Carter, 1904–1914, editată de Mark Bonham Carter și Mark Pottle, care mi s-a părut din cale-afară de fermecătoare. Mărturisesc: m-am îndrăgostit puțin de Violet, fiica primului-ministru Herbert Henry Asquith.

Lista de referințe care urmează nu e nicidecum exhaustivă: citarea fiecărui fapt ar necesita un volum însoțitor și ar fi extrem de obositoare. Menționez

tot materialul citat și orice altceva care, pentru un motiv sau altul, necesită atenție sau detaliere sau care ar putea să determine vreun pasionat de Lusitania să dea foc unei bărci de salvare pe peluza din fața casei mele. Am inclus în listă mici povești pe care nu le-am putut integra în narațiunea principală, dar care m-au impresionat ca povești care, chiar și așa, merită spuse, datorită perspectivelor indirecte pe care le oferă, dar și pentru cel mai bun motiv dintre toate: uite de-aia.

---

[847] Port de pe insula Oahu din Hawaii, la vest de Honolulu, unde se află sediul Flotei din Pacific a Statelor Unite. Pe 7 decembrie 1941, vasele americane aflate aici au fost atacate prin surprindere de o întreagă flotilă aeriană japoneză. Acest atac a constituit pretextul intrării Statelor Unite în al Doilea Război Mondial. (n. trad.)

[848] Pachebot transatlantic al companiei Cunard, cel mai mare vas oceanic de pasageri construit vreodată, lansat la apă în 2003. (n. trad.)

[849] The Bourne Identity (2002), film în regia lui Doug Liman, cu Matt Damon în rolul fostului agent secret Jason Bourne, devenit amnezic. (n. trad.)

BIBLIOGRAFIE

Colecții arhivistice

Baker, James – Papers (Documente), Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

BBC Written Archives Centre (Centrul Arhivelor Scrise ale BBC), Caversham, Reading, Marea Britanie.

Bailey, Thomas Andrew, and Paul B. Ryan Collection (Colecția Bailey și Ryan), Arhivele Institutului Hoover, Universitatea Stanford, Stanford, California.

Bruford, Walter Horace – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Bryan, William Jennings – Papers (Documente), Divizia de Manuscrise a Bibliotecii Congresului, Washington, D.C.

Churchill, Winston – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Clarke, William F. – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Cunard Archives (Arhivele Companiei Cunard), Biblioteca Sydney Jones, Universitatea din Liverpool, Anglia (prin amabilitatea Universității din Liverpool).

Denniston, Alexander Guthrie – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Fisher, Jacky – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Hall, William Reginald – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Harris, Dwight – Papers (Documente), New York Historical Society (Societatea Istorică din New York), New York (Dosarul: BV Lusitania, MS 1757 – prin amabilitatea Societății Istorice din New York).

Hoehling, Adolf și Mary Hoehling – Papers (Documente), RMS Lusitania Collection (Colecția Lusitania), Muzeul și Biblioteca Marinarilor, Universitatea Christopher Newport, Newport News, Virginia.

Hook, Hereward – Papers (Documente), Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

Jellicoe, John – Papers (Documente), Arhivele Churchill, Colegiul Churchill, Cambridge, Anglia.

Kell, Vernon – Papers (Documente), Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

Lansing, Robert – Papers (Documente), Divizia de Manuscrise a Bibliotecii Congresului (Secțiunea Jurnale și Memorandumuri Private), Washington, D.C.

Lorimer, D. – Papers (Documente), Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

Maritime Archives (Arhivele maritime), Muzeul Maritim Merseyside, Liverpool, Anglia.

McAdoo, William Gibbs – Papers (Documente), Divizia de Manuscrise a Bibliotecii Congresului, Washington, D.C.

National Archives of the United Kingdom (Arhivele Naționale ale Marii Britanii – materiale citate în conformitate cu legea britanică a liberului acces la informațiile referitoare la Guvern) – Kew, Anglia.

Prichard, Doamna G.S. – Papers (Documente), Muzeul Imperial al Războiului, Londra.

Riddle, Theodate Pope – Papers (Documente), Muzeul Hill-Stead, Farmington, Connecticut

U.S. Department of State (Departamentul de Stat al Statelor Unite), Papers Relating to the Foreign Relations of the United States (Documente privitoare la relațiile externe ale Statelor Unite), 1915 (Supliment: Războiul Mondial, Colecțiile Digitale de la Universitatea Statului Wisconsin).

U.S. National Archives and Records Administration (Administrația Arhivelor și Documentelor Naționale a Statelor Unite) – College Park, Maryland.

U.S. National Archives and Records Administration (Administrația Arhivelor și Documentelor Naționale a Statelor Unite) – New York, New York.

Wilson, Woodrow – Papers (Documente), Divizia de Manuscrise a Bibliotecii Congresului, Washington, D.C.

Cărți și articole academice

Albertini, Luigi – The Origins of the War of 1914 (Originile războiului din 1914 – traducere din limba italiană de Isabella M. Massey), Londra, Oxford University Press, 1953.

Bailey, Thomas A. – German Documents Relating to the Lusitania (Documente germane referitoare la Lusitania), în Journal of Modern History, 8, nr. 3, Septembrie 1936, pp. 320–337 • The Sinking of the Lusitania (Scufundarea Lusitaniei), în American Historical Review, 41, nr. 1 (Octombrie 1935), pp. 54–73.

Bailey, Thomas A. și Paul B. Ryan – The Lusitania Disaster: An Episode in Modern Warfare and Diplomacy (Dezastrul Lusitaniei. Un episod al războiului și diplomației moderne), New York, Free Press, 1975.

Ballard, Robert și Spencer Dunmore – Exploring the Lusitania: Probing the Mysteries of the Sinking That Changed History (Cercetarea Lusitaniei. Sondarea misterelor scufundării care a schimbat cursul istoriei), Toronto, Warner/Madison Press, 1995.

Beesly, Patrick. Interview – Sinking of the Lusitania (Interviu – Scufundarea Lusitaniei), Muzeul Imperial al Războiului, Londra • Room 40: British Naval Intelligence, 1914–1918 (Camera 40. Spionajul naval britanic, 1914–1918), Londra, Hamish Hamilton, 1982.

Berg, Scott A. – Wilson, New York, G.P. Putnam's Sons, 2013.

Bernstorff, contele Johann-Heinrich von – My Three Years in America (Cei trei ani ai mei în America), New York, Scribner's Sons, 1920.

Birnbaum, Karl E. – Peace Moves and U-Boat Warfare (Mișcările pentru pace și războiul submarinelor), Stockholm, Almqvist și Wiksell, 1958.

Bisset, James – Commodore: War, Peace, and Big Ships (Comodor. Războiul, pacea și navele mari), Londra, Angus și Robertson, 1961.

Bixler, Julius Seelye – William James and Immortality (William James și nemurirea), în Journal of Religion, 5, nr. 4 (Iulie 1925), pp. 378–396.

Black, Jeremy – The Great War and the Making of the Modern World (Marele Război și crearea lumii moderne), New York, Continuum, 2011.

Boghardt, Thomas – The Zimmermann Telegram: Intelligence, Diplomacy, and America's Entry into World War I (Telegrama lui Zimmermann. Spionaj, diplomație și cum a intrat America în Primul Război Mondial), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 2012.

Bolze, Thomas A. – From Private Passion to Public Virtue: Thomas B. Lockwood and the Making of a Cultural Philanthropist, 1895–1935 (De la

pasiunea privată la virtutea publică. Thomas B. Lockwood și formarea unui filantrop cultural, 1895–1935), în Libraries and the Cultural Record (Bibliotecile și registrul cultural), 45, nr. 4 (2010), pp. 414–441.

Breemer, Jan S. – Defeating the U-Boat: Inventing Antisubmarine Warfare (Înfrângerea submarinului. Inventarea războiului anti-submarin), Newport (Rhode Island), Naval War College Press, 2010.

Brooks, Sydney – The United States and the War: A British View (Statele Unite și războiul. O viziune britanică), în North American Review, 201, nr. 711 (Februarie 1915), pp. 231–240.

Broomfield, Andrea – The Night the Good Ship Went Down (Noaptea în care marele vapor s-a scufundat), în Gastronomica, 9, nr. 4 (Toamna 2009), pp. 32–42.

Bullard, Melissa Meriam, S.R. Epstein, Benjamin G. Kohl și Susan Mosher Stuard – Where History and Theory Interact: Frederic C. Lane on the Emergence of Capitalism (Unde interacționează istoria și teoria. Frederic C. Lane despre apariția capitalismului), în Speculum, 79, nr. 1 (Ianuarie 2004), pp. 88–119.

Carter, Mark Bonham și Mark Pottle (editori) – Lantern Slides: The Diaries and Letters of Violet Bonham Carter, 1904–1914 (Plăcile de sticlă. Jurnalele și scrisorile Violetei Bonham Carter, 1904–1914), Londra, Weidenfeld & Nicolson, 1996.

Churchill, Winston S. – The World Crisis, 1911–1918 (Criza mondială, 1911–1918), Londra, Thornton Butterworth, 1931 (reeditare; ed. I – 1923).

Clark, Alan – The Donkeys (Catârii), Londra, Pimlico, 1961.

Clements, Kendrick A. – Woodrow Wilson and World War I (Woodrow Wilson și Primul Război Mondial), în Presidential Studies Quarterly, 34, nr. 1 (Martie 2004), pp. 62–82.

Compton-Hall, Richard – Submarine Boats (Navele submarine), New York, Arco, 1983.

Cooper, John Milton, Jr. – The Vanity of Power: American Isolationism and the First World War, 1914–1917 (Vanitatea puterii. Izolaționismul american și Primul Război Mondial, 1914–1917), Westport (Connecticut), Greenwood, 1969 • Walter Hines Page: The Southerner as American, 1855–1918 (Walter Hines Page. Sudistul ca american, 1855–1918), Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1977 • Woodrow Wilson, New York, Knopf, 2009.

Crow, Duncan – A Man of Push and Go: The Life of George Macaulay Booth (Un om de nădejde. Viața lui George Macaulay Booth), Londra, Rupert Hart-Davis, 1965.

Cullen, Fintan – The Lane Bequest (Moștenirea Lane), în Field Day Review, 4 (2008), pp. 187–201.

Cummins, Cedric C. – Indiana's Reaction to the Submarine Controversy of 1915 (Reacția Indianei la controversa legată de submarine din 1915), în Indiana Magazine of History, 40, nr. 1 (Martie 1944), pp. 1–32.

The Cunard Liner Lusitania (Vasul de linie Lusitania al companiei Cunard), în Journal of the American Society for Naval Engineers, 19, nr. 4 (Noiembrie 1907), pp. 933–983.

Cunningham, Phyllis Fenn – My Godmother: Theodate Pope Riddle (Naşa mea, Theodate Pope Riddle), Canaan (New Hampshire), Phoenix, 1983.

Devlin, Patrick – Too Proud to Fight: Woodrow Wilson's Neutrality (Prea mândru ca să lupte. Neutralitatea lui Woodrow Wilson), New York, Oxford University Press, 1975.

Directory of Directors (Anuarul directorilor), City of Boston (Municipalitatea Boston), Boston, Bankers' Service Co., 1905.

Doerries, Reinhard R. – Imperial Challenge: Ambassador Count Bernstorff and German American Relations, 1908–1917 (Provocarea imperială. Contele-ambasador Bernstorff și relațiile germano-americane, 1908–1917), Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1989.

Doyle, Sir Arthur Conan – Danger! (Primejdie!), în Danger! and Other Stories (Primejdie! și alte povestiri), Londra, John Murray, 1918.

Egan, Timothy – Short Nights of the Shadow Catcher (Scurtele nopți ale vânătorului de umbre), Boston, Houghton Mifflin, 2013.

Figueiredo, Peter de – Symbols of Empire: The Buildings of the Liverpool Waterfront (Simbolurile Imperiului. Clădirile de pe țărmul mării de la Liverpool), în Architectural History, 46 (2003), pp. 229–254.

Fontenoy, Paul – Submarines: An Illustrated History of Their Impact (Submarinele. O istorie ilustrată a impactului lor), Weapons and Warfare, Santa Barbara (California), ABC-CLIO, 2007.

Forstner, Georg-Günther Freiherr von – The Journal of Submarine Commander Von Forstner (Jurnalul comandantului de submarin Von Forstner), Boston, Houghton Mifflin, 1917.

Fox, Stephen – Transatlantic: Samuel Cunard, Isambard Brunel, and the Great Atlantic Steamships (Transatlantic. Samuel Cunard, Isambard Brunel și marile vapoare cu aburi ale Atlanticului), New York, HarperCollins, 2003.

Frost, Wesley – German Submarine Warfare: A Study of Its Methods and Spirit (Războiul submarinelor germane. Studiu asupra metodelor și spiritului său), New York, D. Appleton, 1918.

Frothingham, Thomas G. – The Naval History of the World War (Istoria navală a războiului mondial), vol. 1, Cambridge (Massachusetts), Harvard University Press, 1925.

Gannon, Paul – Inside Room 40: The Codebreakers of World War I (În interiorul Camerei 40. Spărgătorii de coduri din Primul Război Mondial), Hersham (Surrey, Marea Britanie), Ian Allan, 2010.

Garzke, William H., Jr., D.K. Brown, A.D. Sandiford, J.Woodward și P.K. Hsu – The Titanic and Lusitania: A Final Forensic Analysis (Titanicul și

Lusitania. O ultimă analiză medico-legală), în Marine Technology, 33, nr. 4 (Octombrie 1996), pp. 241–289.

German Submarine Activities on the Atlantic Coast of the United States and Canada (Activităţile submarinelor germane pe coasta atlantică a Statelor Unite şi Canadei), Departamentul Marinei Militare a Statelor Unite, Washington, D.C., GPO, 1920.

Gibson, R.H. și Maurice Prendergast – The German Submarine War 1914–1918 (Războiul german al submarinelor, 1914–1918), Uckfield (East Sussex), Naval and Military Press, 2003 (reeditare; ed. I – 1931).

Gilbert, Martin – The First World War (Primul Război Mondial), New York, Henry Holt, 1994.

Grant, Robert M. – U-Boat Intelligence, 1914–1918 (Spionajul submarinelor, 1914–1918), North Haven (Connecticut), Archon Books, 1969.

Grayson, Cary T. – Woodrow Wilson: An Intimate Memoir (Woodrow Wilson. Un jurnal intim), Washington, D.C., Potomac Books, 1977 (reeditare; ed. I – 1960).

Halpern, Paul G. – A Naval History of World War I (O istorie navală a Primul Război Mondial), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 2012.

Hart, Peter – Gallipoli, New York, Oxford University Press, 2011.

Hazen, David W. – Giants and Ghosts of Central Europe (Giganții și fantomele Europei Centrale), Portland (Oregon), Metropolitan Press, 1933.

Hendrick, Burton J. – The Life and Letters of Walter H. Page (Viața și scrisorile lui Walter H. Page), vol. 1–3, Garden City (New York), Doubleday, Page, 1922.

Hoehling, Adolf A. și Mary Hoehling – The Last Voyage of the Lusitania (Ultima călătorie a Lusitaniei), Londra, Longmans, Green, 1957.

Holbourn, Ian B. Stoughton – The Isle of Foula (Insula Foula), Edinburgh, Birlinn, 2001 (reeditare; ed. I – 1938).

Horgan, John J. – Parnell to Pearse: Some Recollections and Reflections (Parnell către Pearse. Câteva rememorări și reflecții), Dublin, University College Press, 2009 (reeditare; ed. I – 1949).

Hough, Richard – Winston and Clementine (Winston și Clementine), Londra, Transworld, 1990.

Houston, David F. – Eight Years with Wilson's Cabinet, 1913 to 1920 (Opt ani de Cabinet Wilson, 1913–1920), New York, Doubleday, Page, 1926.

James, Adm. William – The Code Breakers of Room 40 (Spărgătorii de coduri din Camera 40), New York, St. Martin's Press, 1956.

James, William – Address of the President Before the Society for Psychical Research (Alocuțiunea Președintelui în fața Societății de Cercetări Psihice), în Science, n.s., 3, nr. 77 (19 Iunie 1896), pp. 881–888.

Kahn, David – The Codebreakers: The Story of Secret Writing (Spărgătorii de coduri. Istoria scrisului secret), New York, Macmillan, 1967.

Kalafus, Jim, Michael Poirier, Cliff Barry și Peter Kelly – Lest We Forget: The Lusitania (Să nu uităm: Lusitania), publicat online, 7 mai 2013 la adresa: http://www.encyclopedia-titanica.org/lest-we-forget-the-lusitania.html.).

Katz, Sandra L. – Dearest of Geniuses: A Life of Theodate Pope (Cel mai scump dintre genii. Viața lui Theodate Pope), Windsor (Connecticut), Tide-Mark Press, 2003.

Keegan, John – The First World War (Primul Război Mondial), New York, Vintage Books, 1998.

Kennedy, Paul M. – The War Plans of the Great Powers, 1880–1914 (Planurile de război ale Marilor Puteri, 1880–1914), Londra, George Allen and Unwin, 1979.

Kilgour, Raymond L. – Estes and Lauriat: A History, 1872–1898 (Estes și Lauriat. O istorie, 1872–1898), Ann Arbor, University of Michigan Press, 1957.

Knight, Denise D. – "All the Facts of the Case": Gilman's Lost Letter to Dr. S. Weir Mitchell („Toate datele cazului." Scrisoarea pierdută a lui Gilman către doctorul S. Weir Mitchell), în American Literary Realism, 37, nr. 3 (Primăvara 2005), pp. 259–277.

Koenig, Paul – Voyage of the "Deutschland" (Voiajul vasului Deutschland), New York, Hearst's International Library, 1917.

Koerver, Hans Joachim – German Submarine Warfare 1914–1918 in the Eyes of British Intelligence (Războiul german al submarinelor 1914–1918 în ochii spionajului britanic), Steinbach (Austria), LIS Reinisch, 2012, la adresa: http://www.ger-mannavalwarfare.info/01gnw/subm/jpg/subm.pdf.

Lambert, Nicholas – The Submarine Service, 1900–1918 (Serviciul de submarine, 1900–1918), Londra, Ashgate, 2001.

Lamont, Peter – Spiritualism and a Mid-Victorian Crisis of Evidence (Spiritualismul și o criză a evidenței de la mijlocul epocii victoriene), în Historical Journal, 47, nr. 4 (2004), pp. 897–920.

Lane, Anne Wintermute și Louise Herrick Wall (editori) – The Letters of Franklin K. Lane (Scrisorile lui Franklin K. Lane), Boston, Houghton Mifflin, 1922.

Larson, Erik – Thunderstruck (Lovit de tunet), New York, Crown, 2006.

Lauriat, Charles E., Jr. – The Lusitania's Last Voyage (Ultimul voiaj al Lusitaniei), Boston, Houghton Mifflin, 1915.

Lawrence, Jack – When the Ships Came In (Când au intrat în luptă vapoarele), New York, Farrar and Rinehart, 1940.

Levin, Phyllis Lee – Edith and Woodrow (Edith și Woodrow), New York, Scribner, 2001.

Link, Arthur S. – Wilson: The Struggle for Neutrality, 1914–1915 (Wilson. Lupta pentru neutralitate, 1914–1915), Princeton (New Jersey), Princeton University Press, 1960 • Wilson: Confusions and Crises, 1915–1916 (Wilson. Confuzii și crize, 1915–1916), Princeton (New Jersey), Princeton University Press, 1964 • Wilson: Campaigns for Progressivism and Peace, 1916–1917 (Wilson. Campaniile pentru progresivism și pace, 1916–1917), Princeton (New Jersey), Princeton University Press, 1965 • Dr. Grayson's Predicament (Suferința doctorului Grayson), în Proceedings of the American Philosophical Society, 138, nr. 4 (Decembrie 1994), pp. 487–494

Lord, Walter – A Night to Remember (O noapte de neuitat), New York, Henry Holt, 1955.

Mackworth, Margaret – This Was My World (Aceasta a fost lumea mea), Londra, Macmillan, 1933.

Marcosson, Isaac F. și Danniel Frohman – Charles Frohman: Manager and Man (Charles Frohman, administrator și om), New York, Harper and Brothers, 1916.

Marder, Arthur J. – Fear God and Dread Nought: The Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone (Teme-te de Dumnezeu și de cuirasat. Corespondența Amiralului-Comandant al Flotei, Lordul Fisher de Kilverstone), vol. 2 și 3, Londra, Jonathan Cape, 1959 • From the Dreadnought to Scapa Flow: The Royal Navy in the Fisher Era, 1904–1919 (De la cuirasat la Scapa Flow. Marina Regală în epoca lui Fisher, 1904–1919), vol. 2, Londra, Oxford University Press, 1965.

Mellown, Muriel – Lady Rhondda and the Changing Faces of British Feminism (Lady Rhondda și fețele schimbătoare ale feminismului britanic), în Frontiers, 9, nr. 2 (1987), pp. 7–13.

Mersey, Lord (John Charles Bingham) – Report on the Loss of the "Falaba". London: H. M. Stationery Office, 1915.

Messimer, Dwight R. – The Merchant U-boat (Submarinul comercial), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1988.

Mitchell, S. Weir – Fat and Blood: And How to Make Them (Grăsimea și sângele. Și cum se fac ele), Philadelphia, J.B. Lippincott, 1877 • Doctor and Patient (Medic și pacient), Philadelphia, J.B. Lippincott, 1888 • Wear and Tear or Hints for the Overworked (Uzura, sau Ponturi pentru cei epuizați de muncă), Philadelphia, J.B. Lippincott, 1897.

Morton, Leslie – The Long Wake (Siajul cel lung), Londra, Routledge & Kegan Paul, 1968.

Neureuther, Karl și Claus Bergen (editori) – U-Boat Stories (Povestiri cu submarine), Uckfield (East Sussex, Marea Britanie), Naval and Military Press, 2005.

Niemöller, Martin – From U-Boat to Pulpit (De la submarin la amvon), Chicago, Willett, Clark, 1937.

Paine, Judith – Avon Old Farms School: The Architecture of Theodate Pope Riddle (Școala Avon Old Farms. Arhitectura Theodatei Pope Riddle), în Perspecta, 18 (1982), pp. 42–48.

Preston, Diana – Lusitania: An Epic Tragedy (Lusitania. O tragedie epică), New York, Walker, 2002.

Ramsay, David – Lusitania: Saga and Myth (Lusitania. Saga și mitul), New York, W.W. Norton, 2002 • „Blinker“ Hall: Spymaster („Clipitorul“ Hall, șeful spionilor), Gloucestershire (Marea Britanie), History Press, 2009.

Rintelen, Franz von – The Dark Invader: Wartime Reminiscences of a German Naval Officer (Invadatorul negru. Amintiri de pe vremea războiului ale unui ofițer naval german), New York, Penguin, 1939.

Ritter, Gerhard – The Schlieffen Plan (Planul Schlieffen), New York, Frederick A. Praeger, 1958.

Rössler, Eberhard – The U-boat (Submarinul), Londra, Arms and Armour Press, 1981.

Rossano, Geoffrey L. – Stalking the U-Boat: U.S. Naval Aviation in Europe During World War I (Hărțuirea submarinului. Aviația navală americană în Europa în timpul Primului Război Mondial), Gainesville, University Press of Florida, 2010.

Sargent, George H. – Lauriat's, 1872–1922 (Librăria Lauriat, 1872–1922), Boston (publicație privată), 1922.

Schachtman, Tom – Edith and Woodrow (Edith and Woodrow), New York, G.P. Putnam's Sons, 1981.

Scheer, Reinhard – Germany's High Sea Fleet in the World War (Flota maritimă a Germaniei în Războiul Mondial), New York, Peter Smith, 1934 (reeditare; ed. I – 1919).

Seymour, Charles – The Intimate Papers of Colonel House (Documentele personale ale colonelului House), vol. 1–2. Boston, Houghton Mifflin, 1926.

Sims, William Sowden – The Victory at Sea (Victoria pe mare), Annapolis, Naval Institute Press, 1984 (reeditare; ed. I – 1920).

Smith, Gene – When the Cheering Stopped: The Last Years of Woodrow Wilson (Când uralele au încetat. Ultimii ani ai lui Woodrow Wilson), New York, William Morrow, 1964.

Smith, Sharon Dunlap – Theodate Pope Riddle: Her Life and Architecture (Theodate Pope Riddle. Viața și arhitectura ei), 2002 (la adresa: http://www.valinet.com/~smithash/theodate/).

Soames, Mary – Clementine Churchill: The Biography of a Marriage (Clementine Churchill. Biografia unei căsnicii), Boston, Houghton Mifflin, 1979.

Spiegel, Edgar von – The Adventures of the U-202 (Aventurile submarinului U-202), New York, Century, 1917 (Google Book).

Starling, Edmund W. – Starling of the White House (Starling de la Casa Albă – relatare consemnată de Thomas Sugrue), Chicago, People's Book Club, 1946 (reeditare; ed. I – 1916).

Steinberg, Jonathan – Yesterday's Deterrent: Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet (Intimidarea de ieri. Tirpitz și nașterea flotei de război germane), New York, Macmillan, 1965.

Sullivan, Mark – Our Times, 1900–1925 (Vremurile noastre, 1900–1925), New York, Charles Scribner's Sons, 1936.

Szefel, Lisa – Beauty and William Braithwaite (Frumoasa și William Braithwaite), în Callaloo, 29, nr. 2 (Primăvara 2006), pp. 560–586.

Thomas, Lowell – Raiders of the Deep (Corsarii adâncurilor), Garden City (New York), Garden City Publishing, 1928.

Thomson, George Malcolm – The Twelve Days: 24 July to 4 August 1914 (Cele douăsprezece zile: de pe 24 iulie pe 4 august 1914), Londra, Hutchinson, 1964.

Trapp, Georg von – To the Last Salute: Memories of an Austrian U-Boat Commander (Până la ultimul salut. Memoriile unui comandant de submarin austriac), Lincoln, University of Nebraska Press, 2007.

Trommler, Frank – The Lusitania Effect: America's Mobilization Against Germany in World War I (Efectul Lusitania. Mobilizarea Americii împotriva Germaniei în Primul Război Mondial), în German Studies Review, 32, nr. 2 (Mai 2009), pp. 241–266.

Tuchman, Barbara W. – The Zimmermann Telegram (Telegrama lui Zimmermann), New York, MacMillan, 1966 (reeditare; ed. I – 1958).

Use of Neutral Flags on Merchant Vessels of Belligerents (Utilizarea unor drapele neutre de către vasele comerciale ale beligeranților), în American Journal of International Law, 9, nr. 2 (Aprilie 1915), pp. 471–473.

Valentiner, Max – La terreur des mers: Mes aventures en sousmarin, 1914–1918 (Teroarea mărilor. Aventurile mele pe un submarin, 1914–1918), Paris: Payot, 1931.

Villard, Oswald Garrison – Fighting Years: Memoirs of a Liberal Editor (Anii de luptă. Memoriile unui editor liberal), New York, Harcourt, Brace, 1939.

Walker, Alastair – Four Thousand Lives Lost: The Inquiries of Lord Mersey into the Sinkings of the Titanic, the Empress of Ireland, the Falaba, and the Lusitania (Patru mii de vieți pierdute. Cercetările lordului Mersey în legătură cu scufundările vaselor Titanic, Empress of Ireland, Falaba și Lusitania), Stroud (Gloucestershire, Marea Britanie), History Press, 2012.

Ward, Maisie – Father Maturin (Părintele Maturin), Londra, Longmans, Green, 1920.

Weinberg, Andrew D. – Hypothermia (Hipotermia), în Annals of Emergency Medicine, 22, partea a 2-a (Februarie 1993), pp. 370–377.

Weir, Gary E. – Building the Kaiser's Navy (Construirea flotei militare a Kaiserului), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1992.

Weizsäcker, Ernst von – Memoirs of Ernst von Weizsäcker (Memoriile lui Ernst von Weizsäcker), Londra, Victor Gollancz, 1951.

Wilson, Edith Bolling – My Memoir (Memoriile mele), New York, Bobbs-Merrill, 1939 (reeditare; ed. I – 1938).

Wood, M.G., D.I. Smith și M.R. Hayns – The Sinking of the Lusitania: Reviewing the Evidence (Scufundarea Lusitaniei. Trecerea în revistă a probelor), în Science and Justice, 42, nr. 3 (2002), pp. 173–188.

INDICE*

850

A

Abide with Me 30, 355

Aboukir 51, 105, 110, 175

Adams, William Mc Millan 345, 452, 465

Aleppo 29

Allan, Gwendolyn 224

Allan, lady Hugh Montagu 224

Ambrose (Canalul) 31, 36

Ancona 76, 90, 151

Anderson, James „Jock“ 31, 147, 183, 233, 256, 265

Arabic 228

Asquith, Violet 454–455

Associated Press 389, 449

Atlantic (Oceanul) 13, 21, 23, 25–26, 30, 67–69, 93, 97, 113, 118, 122–129, 131, 152–153, 159, 163, 167, 169, 195, 197–198, 213, 219, 242, 369, 374,

408

Ausonia 112

Australia 29, 95, 398

Austro-Ungaria 42, 44

B

Ball, George 399, 414, 482

Baltică (Marea) 164

Battery (Parcul) 117, 147, 396

Beesly, Patrick 371, 412, 434, 436, 450, 457, 476, 481

Belgia 44–45, 138

Bergson, Henri 230, 232

Bernard, Oliver 276, 285, 394, 443

Bernstorff, Johann-Heinrich von 421

Bestic, Albert Arthur 31, 313, 372, 414

Bethlehem Steel Co. 112, 212

Bethmann-Hollweg, Theobald von 422

Bisset, James 157–158, 372, 413, 445, 464, 476

Bluebell 332, 339–341, 343

Bones, Helen Woodrow 57, 422

Booth, Alfred 123, 252, 413, 432–433, 440, 461, 474

Bosnia 42

Boston Globe 65, 404, 483

Boyne 107, 219

Bretherton, Elizabeth „Betty“ 63, 305, 465, 468

Bretherton, Norah 63, 305, 465, 468

Bretherton, Paul 63, 305, 465, 468

British Gazette 401

Bryan, William Jennings 59, 140, 208, 380–381, 417–418, 421–423, 451, 455–456, 461, 474–476, 479

C

Camera 40 101, 104–105, 107–113, 132, 160, 177, 197–198, 218, 244, 388, 401, 437

Cameronia 141, 190, 460

Canada 62, 189, 224

Canalul de Nord 235

Capul Vechi 218, 265, 275

Candidate 240, 252, 375

Caronia 36, 157, 372

Carpathia 30

Carson, Edward 368

Cassatt, Mary 124, 405

Celtică (Marea) 152, 214, 218, 221, 374

Centurion 228, 252, 375

Chandler, Blanche Lauriat 129

Chandler, George W. 129

Chicago Tribune 378

Chopin, Frédéric 38, 354

Churchill, Clementine 41, 97, 109, 138, 176, 201–203, 220, 262, 363, 366, 401, 416, 418–420, 434, 448, 454–456, 462, 466, 469–470, 472–473, 478, 481

Churchill, Mary 41, 97, 109, 138, 176, 201–203, 220, 262, 363, 366, 401, 416, 418–420, 434, 448, 454–456, 462, 466, 469–470, 472–473, 478, 481

Churchill, Winston (romancier american) 41, 97, 109, 138, 176, 201–203, 220, 262, 363, 366, 401, 416, 418–420, 434, 448, 454–456, 462, 466, 469–470, 472–473, 478, 481

Churchill, Winston S. (politician britanic) 41, 97, 109, 138, 176, 201–203, 220, 262, 363, 366, 401, 416, 418–420, 434, 448, 454–456, 462, 466, 469–470, 472–473, 478, 481

Clark, Robert James 354, 433, 436

Clarke, William F. 103, 107, 111, 434, 436

Clear (capul) 254, 258

Clinton, George 250

„Clipitorul“ Hall vezi William Reginald Hall 104, 110–111, 113, 132, 202, 218, 251, 382, 387, 389, 401

Coke, Charles Henry 470–471

Congresul Statelor Unite 47, 135, 391–392, 407

Coningbeg Rock 226

Conner, Dorothy 189, 453, 468

Cork (comitatul) 215, 251, 351, 357, 404

Cressy 51–52, 110, 175

Crompton (familia) 123, 170, 287, 353, 457

Crompton, Paul 123, 170, 353, 457

Cunard Daily Bulletin 412–413

Cushing 140, 380

D

Danemarca 63, 482

Dardanele 138, 209

Daunt Rock 31

Depage, Marie 300

Desmore, Mercedes 99, 144, 400

Dickens, Charles 68, 91, 129, 341, 404

Doubleday, Frank 179

Dow, Daniel 431

Doyle, sir Arthur Conan 48, 418

Dreadnought 175, 420, 430, 448, 454

Droescher, Otto 80

Dupont Circle 57

E

Earl of Lathom 252

Edinburgh 81, 192

Emden 74, 113

Emerson, Ralph Waldo 66

Empress of Ireland 34

Equevilley-Montjustin, Raimondo Lorenzo D’ 79

Every, Mabel 30, 399, 414, 482

F

Fair (insula) 149, 152, 163, 168, 180–181

Falaba 59, 380, 423, 471

Farmington 124, 126, 187

Fastnet (Stânca) 213, 218, 233, 236–237

Februarie (Revoluția din) 390

Figaro 41

Fisher, Jacky 177, 201–203, 218, 220, 364, 417, 450, 454–455

Flying Fish 332–333, 345

Forstner, Georg-Günther Freiherr von 59, 423, 427, 430, 446

Franța 59, 75, 78

Frankum, Joseph 307–308

Franz Ferdinand, arhiducele 43

French, Grace 190, 201, 203, 271, 285, 300, 344, 450, 452, 463, 465, 468, 475

French, John 190, 201, 203, 271, 285, 300, 344, 450, 452, 463, 465, 468, 475

Freud, Sigmund 231

Friend, Edwin 125, 153, 156, 230–232, 269, 300, 342, 405

Frohman, Charles 120, 438

Frost, Wesley 178–179, 320, 324, 332, 345, 354–355, 450, 461, 470–471, 473–476, 481

G

Gadsden, Arthur 359, 463

Gallipoli (Peninsula) 138, 155, 209, 456

Galt, Norman 39, 135, 240, 381, 406, 422, 442, 459, 462, 478–479

Gauntlett, Frederic J. 292–293, 329, 466, 471

George al V-lea (regele) 42, 261

Germania 25, 42–45, 50, 53–55, 77, 101, 105, 107, 185, 208, 220, 276, 335, 380, 382, 388, 390–391, 417–418, 421, 427, 435, 479

Gilman, Charlotte Perkins 188, 451

Goshen News-Times 381

Grant, (domnul și doamna) Montagu 434, 436, 482

Grayson, Cary 39, 57, 206, 422, 451

Griffith, D.W. 154–155

Guépratte, Émile 210

Gulflight 178, 184–185, 208, 241, 380

Guvernatorilor (Insula) 247, 444

Gwyer, Margaret 316, 330, 333, 338

H

Hall, William Reginald (zis „Clipitorul“) 104–105, 110–111, 132, 134, 202, 218, 389, 401, 427, 434–435, 437, 454–455, 479–480, 483

Hamerton, Philip Gilbert 135, 442

Hammond, Mary 333, 345, 376, 391, 440, 467

Hammond, Ogden 333, 345, 376, 391, 440, 467

Harlakenden (Casa) 39

„Hans cel Străveziu“ 74, 163

Harris, Dwight 129, 176, 257, 270, 285, 298, 333–334, 341–342, 441, 449, 462–465, 467–468, 470–472

Harrison (Compania de Navigație) 227, 252–253

Helgoland (golful) 75, 82, 90, 113

Hindenburg 440

Hitler, Adolf 138

Hodges, Dean Winston 123, 345

Hogue 51, 110, 175

Holmes, Oliver Wendell 66

Holtzendorff, Henning von 386, 480

Hook, Hereward 51, 147, 419–421

Hoover, Irwin „Ike“ 58, 137, 391, 426, 473

Hope, Herbert 103–104, 108–112, 436–437, 480

House, Edward 45, 128, 179, 261, 417, 442, 479

Hubbard, Alice 119, 128, 145, 276, 287

Hubbard, Elbert 119, 128, 145, 276, 287

Hudson (fluviul) 21, 115, 145–147, 396, 439

Huston, Nellie 445, 453

I

Indian Empire 332, 334

Irlanda 78–79, 103, 152, 197, 218, 235–236, 320, 344

Irlandei (Marea) 59, 111–112, 152, 169, 198, 226, 234–235, 249, 263, 341, 426

Italia 201

Ivernia 29

J

James, Henry 31, 100, 117, 124, 157, 230–231, 344–345, 372, 405, 413, 417, 420, 422, 433–435, 455, 464, 467, 479

James, William 31, 100, 117, 124, 157, 230–231, 344–345, 372, 405, 413, 417, 420, 422, 433–435, 455, 464, 467, 479

Japonia 44

Jellicoe, John 107–108, 113, 177, 202, 418–419, 448, 450, 455

Johnston, Hugh 274–275, 288–289, 301, 463, 465, 467, 470

Jolivet, Inez 121, 402

Jolivet, Marguerite Lucile (Rita) 121, 402

Julia 332, 342, 404

Juno 259, 331–332

Jupiter 177–178

K

Kay, Marguerita Belsher 266, 290, 457, 462, 465, 469

Kay, Robert 266, 290, 457, 462, 465, 469

Kessler, George 116, 438–439, 462, 483

Kinsale 218, 275, 372, 394, 456, 470

Knox, Samuel 468

Koenig, Paul 86, 165–166, 427–428, 446

L

Laconia 481

Lansing, Robert 208, 381, 390–391, 443, 481

Lanz (pilot de război) 181–182, 192, 215, 258, 264, 267–268, 280

Lauriat, Blanche 65–68, 91, 129, 172–173, 185, 238, 250, 254, 269, 275–276, 287, 303–304, 333, 341, 404, 415, 425, 430, 433, 441, 447, 453, 459–463, 465, 468–472, 483

Lauriat, Charles Emelius, Jr. 65–68, 91, 129, 172–173, 185, 238, 250, 254, 269, 275–276, 287, 303–304, 333, 341, 404, 415, 425, 430, 433, 441, 447, 453, 459–463, 465, 468–472, 483

Lauriat, Charles Emelius, Sr. 65–68, 91, 129, 172–173, 185, 238, 250, 254, 269, 275–276, 287, 303–304, 333, 341, 404, 415, 425, 430, 433, 441, 447, 453, 459–463, 465, 468–472, 483

Lawrence, Jack 34, 117–119, 396, 438–441, 464, 470, 482

Lehmann, Isaac 298, 467

Lewis, John 183–184, 450, 457

Liverpool 21, 23, 31, 37, 68, 78, 97, 102, 112, 118, 134, 141, 147, 152, 169, 173, 179, 185, 198, 226, 234–236, 252, 254, 268, 344, 368, 409, 412, 414, 418, 430, 439, 460, 463, 468, 476

Lodge, Henry Cabot 230, 232

Lodge, Oliver 230, 232

Londra 41, 67–68, 91, 99, 103, 116, 123, 125, 132, 177, 179, 197, 201, 230, 232, 240, 261, 345, 354, 363, 371, 377, 404–405, 423, 426–427, 439, 456, 461, 473–474, 478

Louisville Courier-Journal 378

Luck (familia) 124, 356

Lusitania, passim 11, 21–24, 26–27, 31, 60–61, 67, 69, 91–93, 97, 112–114, 117–121, 134, 141, 145, 153, 156–157, 159, 169, 176–177, 179, 183–185, 190, 196, 209, 219, 221, 230–231, 236, 249–250, 252, 266, 268, 273, 283, 292, 296, 303–304, 316, 320, 326, 332, 338, 344–345, 366, 368, 371–372, 375, 377, 380, 400, 405–406, 409, 412–415, 417–418, 424–427, 430–431, 433, 437, 439–453, 455–479, 482–483

M

McAdoo, William 43, 391

McCubbin, James 117–118, 170

MacFarquhar, Jane 196, 222, 254–255, 453, 457, 461

McKim, Mead & White 127

Mackworth, Margaret 189, 286, 340, 403, 426, 452, 465, 468, 471–472, 483

Mahoney, Thomas 414, 463

Marconi, Guglielmo 24, 174, 236

Marea Flotă 428

Maria de Molenos 84

Marina Regală 122, 208

Mauritania 24, 26, 415

Meriheina, William Uno 170–171, 196, 447

Mersey (lordul) 364, 367, 369, 371, 423, 471

Mersey (Bancul) 23, 30, 169, 174, 236–237, 265–266, 368, 400

Messines 138

Mexic 388–389

Mitchell, Arthur J. 187–188, 239, 304, 333, 451, 459, 468, 471

Mitchell, Silas Weir 187–188, 239, 304, 333, 451, 459, 468, 471

Morgan, J.R. 25, 65, 463

Morton, Cliff 94–95, 98, 184, 224, 273, 310–311, 431, 449–450, 457, 463, 467, 469–471, 473

Morton, Leslie „Gertie“ 94–95, 98, 184, 224, 273, 310–311, 431, 449–450, 457, 463, 467, 469–471, 473

N

Naiade 96

Naish, Belle 249–250, 257, 404, 460, 462, 469

Naish, Theodore 249–250, 257, 404, 460, 462, 469

Narragansett 336

New York Evening Mail 117

New York Times (The) 21, 35, 40, 60–62, 67, 116, 122–123, 140, 208, 392, 399, 412, 414–418, 423–425, 430, 433, 436, 438–440, 443, 447, 454, 456–457, 463, 466, 472, 477, 479, 481–482

New York World 473

Nicolae al II-lea (țarul Rusiei) 41, 390

North American Review 44

O

Olanda 112

Oliver, Henry Francis (zis Oliver „cel Prost“) 66, 107–108, 113, 177, 230–231, 276, 285, 436, 443, 450

Orion 177, 197, 371, 453, 457

Orkney (Insulele) 50, 163, 168, 180, 192

P

Page, Walter Hines 179, 345, 389, 450, 455, 462

Pericol! (sir Arthur Conan Doyle) 48, 418

Philadephia 123

Pierpoint, William John 97, 147, 185

Prichard, Richard Preston 189–190, 271, 300, 357–359, 443, 450, 452, 458, 463, 465–466, 470, 475

Princeton (Universitatea) 45, 126, 231, 451

Puterile Centrale 44

Q

Queenstown 177–178, 218, 236, 259, 320, 324, 332–334, 344, 354, 357, 372, 375, 405, 457, 459, 466, 470

R

Război Mondial (al Doilea) 371

Război Mondial (Primul) 406–407, 410, 430, 434, 438

Richards, Percy 327, 403

Riddle, Theodate Pope 441, 445, 447, 451–452, 457–458, 463, 467–468, 472–473

Ritchie (lady) 99–100, 173, 269

Robinson, Emily 299–300, 334, 342

Rock Creek (Parcul) 57, 206

Roosevelt, Theodore 416, 477

Rusia 43, 105, 170, 390

S

Saunderson (familia) 34

Scapa Flow 113, 177, 197, 420, 428, 430, 454

Scheer, Reinhard 50, 418–419, 421–422, 480

Schlieffen, Alfred von 43–44, 386

Schwieger, Walther 12, 74–75, 77–79, 81–83, 85, 87–89, 101, 110, 112–113, 133, 149, 152, 163, 167–168, 180, 192–193, 199, 213–214, 216, 218, 226, 234, 245, 255, 258–259, 263, 267–268, 272, 280, 302, 335–336, 374–375, 382, 386, 400, 406, 426, 429–430, 444, 446–447, 450, 452–454, 456–458, 460–464, 468, 472, 482

Scilly (Insulele) 140, 178, 197–198, 219, 450

Scoția 78, 81, 226, 232, 235

Serviciul Secret (al Statelor Unite) 243, 392

Shackleton, Ernest 41, 416

Shields, Victor E. 353, 474

Signalbuch der Kaiserlichen Marine (SKM) 102

Spiegel von und zu Peckelsheim, Edgar von 76

St. George (Canalul) 226–227, 234, 249, 253, 258, 265–266, 408, 482

Starling, Edmund 381, 442, 479

Sumner, Charles 122–123, 142, 431–433, 440, 443, 473–474

T

Thackeray, William Makepeace 60, 68, 99, 341, 404, 448

Thomas, D.A. 15, 24, 142, 154, 189, 286, 412–415, 418, 426–430, 443, 446, 449, 462–465, 467, 476, 482

Thomas, Lowell 15, 24, 142, 154, 189, 286, 412–415, 418, 426–430, 443, 446, 449, 462–465, 467, 476, 482

Thrasher, Leon C. 59, 380, 474

Tirpitz, Alfred von 382

Titanic 92, 415, 430, 439, 464, 477

Transylvania 36

Trapp, Georg von 133, 427, 441, 452

Tuchman, Barbara 390, 416, 434, 480–481

Tumulty, Joseph 155, 377, 467, 478

Turcia 105, 138

Turner, Norman 15, 24–25, 30–31, 34, 36, 70, 94, 96–98, 113, 143, 147, 153, 157–158, 169, 174–175, 221, 233, 236–239, 250–253, 258, 265–266, 275, 278, 284–285, 288–289, 292, 296, 338, 363–365, 368, 372, 374–375, 397–399, 413–415, 426, 430, 465, 472, 476, 482

Turner, Percy Wilfred 15, 24–25, 30–31, 34, 36, 70, 94, 96–98, 113, 143, 147, 153, 157–158, 169, 174–175, 221, 233, 236–239, 250–253, 258, 265–

266, 275, 278, 284–285, 288–289, 292, 296, 338, 363–365, 368, 372, 374–375, 397–399, 413–415, 426, 430, 465, 472, 476, 482

Turner, William Thomas 15, 24–25, 30–31, 34, 36, 70, 94, 96–98, 113, 143, 147, 153, 157–158, 169, 174–175, 221, 233, 236–239, 250–253, 258, 265–266, 275, 278, 284–285, 288–289, 292, 296, 338, 363–365, 368, 372, 374–375, 397–399, 413–415, 426, 430, 465, 472, 476, 482

Twain, Mark 230

V

Valentiner, Max 110, 259, 263, 267, 302

Vanderbilt, Alfred Gwynne 118–119, 143

Vaterland 157

W

Wanamaker 40, 176, 257, 298

Washington Times 184, 241, 244, 450, 459–460, 474

Weddigen, Otto 52, 110, 175, 420

Wells, H.G. 230

White Star (Compania de Navigație) 37, 48, 70, 115, 228, 341, 375, 415

Wilhelm al II-lea, kaiserul Germaniei 22, 41–42, 55, 119, 243, 276, 381, 385–386, 479

Wilson, Edith Bolling Galt 38–40, 44–45, 54–55, 58–59, 135, 137, 139–140, 154–155, 179, 205, 208, 240–241, 261, 324–325, 377, 380–381, 383, 390–392, 406, 416–417, 422–423, 442–443, 445, 450–451, 455–456, 459–460, 462, 470, 478–481

Wilson, Ellen Axson 38–40, 44–45, 54–55, 58–59, 135, 137, 139–140, 154–155, 179, 205, 208, 240–241, 261, 324–325, 377, 380–381, 383, 390–392, 406, 416–417, 422–423, 442–443, 445, 450–451, 455–456, 459–460, 462, 470, 478–481

Wilson, Woodrow 38–40, 44–45, 54–55, 58–59, 135, 137, 139–140, 154–155, 179, 205, 208, 240–241, 261, 324–325, 377, 380–381, 383, 390–392, 406, 416–417, 422–423, 442–443, 445, 450–451, 455–456, 459–460, 462, 470, 478–481

Y

Ypres (Prima Bătălie de la) 45, 106

Ypres (a Doua Bătălie de la) 137–138, 155

Z

Zentner, Rudolph 83–85, 87, 428

Zimmermann, Arthur 388, 390, 416, 434, 480–481

850* Numărul paginilor se referă la ediția tipărită a cărții și la ediția digitală în format PDF.